THE NEW BRUNSWICK HIGHWAY PATROL

Policing Services
Department of Justice
Province of New Brunswick

June 1983

TABLE OF CONTENTS

	PAGE
STATEMENT OF PHILOSOPHY	1
BACKGROUND	1
ADVANTAGES OF THE NEW BRUNSWICK HIGHWAY PATROL	6
Specialized Law Enforcement	6
Increased Visibility and Police Presence	7
NEW BRUNSWICK HIGHWAY PATROL PROVINCE WIDE EXPANSION	9
Phase I	9
Phase II	9
Phase III	10
Radio Communication System	11
IMPACT OF NEW BRUNSWICK HIGHWAY PATROL EXPANSION ON R.C.M.P. PROVINCIAL POLICING ESTABLISHMENT	13
Expansion of New Brunswick Highway Patrol	13
Reduction in R.C.M.P. Provincial Policing Establishment	15
Relative Policing Roles	18
FINANCIAL IMPACT OF NEW BRUNSWICK HIGHWAY PATROL	20
APPOINTMENT PROCEDURES	24
NEW BRUNSWICK HIGHWAY PATROL TRAINING AND QUALIFICATIONS	27
NEW BRUNSWICK HIGHWAY PATROL AUXILIARY MEMBER PROGRAM	36
APPENDICES	39

A police force such as the New Brunswick Highway Patrol with primary responsibility for highway traffic law enforcement, will deliver a better service in relation to that single area of enforcement than it would if its attention were divided among a multitude of responsibilities. The experience of other North American jurisdictions shows that only with such a dedicated type of highway enforcement can the level of policing on the highways be improved or maintained without a massive infusion of new resources into existing police enforcement arrangements.

BACKGROUND

By legislation proclaimed on October 1, 1978, the Provincial Secretary's Department was disbanded. This resulted in members of the Highway Law Enforcement Division of the Motor Vehicle Branch, which had been responsible for the operation of stationary weigh

scales, being transferred to the Department of Transportation. The twenty-five members of the Highway Law Enforcement Divison, who had been responsible for mobile weights and measures enforcement, were transferred to the Department of Justice. These persons were subsequently employed throughout the Province in the capacity of commercial vehicle weight inspectors pursuant to the provisions of Section 15(1) of the Motor Vehicle Act.

On January 1, 1980, all members of the Highway Law Enforcement Division were assigned to detachments located in Fredericton, Woodstock (later relocated to Hartland), Perth Andover, and Edmundston and became known as the New Brunswick Highway Patrol.

The New Brunswick Highway Patrol commenced highway traffic law enforcement duties on the Trans-Canada Highway from the Quebec border to Jemseg on January 1, 1980. Prior to assuming those duties, all members spent four weeks at the Atlantic Police Academy attending an intensive training course on highway patrol duties. Subjects included powers of arrest, defensive driving, unarmed combat, firearms training, accident investigation, as well as other related courses. Of the persons comprising the original New Brunswick Highway Patrol, only five did not have previous training and experience as police officers.

Between January 1 and May 15, 1980, the New Brunswick Highway Patrol carried out its duties on the Trans-Canada Highway during the day shift (0800 to 1700 hours) seven days a week. This was due to the fact that the members of the Patrol were not armed and did not have good radio communications. On May 1, 1980, all members were issued firearms and proceeded to the Saint John Police Department for qualifications. All members had to qualify at seventy percent average on all aspects of the firearms qualifications. At seventy percent, this was the highest qualification requirement of any police agency in the Province. On May 15, 1980, the two-way radio communications system was completed, giving the New Brunswick Highway Patrol the capability of transmitting and receiving between vehicles as well as with the dispatch center at Headquarters. As a result, the New Brunswick Highway Patrol commenced 24-hour coverage on May 15, 1980. On September 15 of that year, the Patrol assumed the responsibility from the R.C.M.P. for traffic accident investigation on the Trans-Canada Highway.

On April 1, 1981, the New Brunswick Highway Patrol was increased by the addition of five members. The additional manpower was to enable the Patrol to provide special commercial vehicle law enforcement in areas of the Province where the Patrol was not yet located. The five members of the Patrol who had not had

previous police backgrounds were assigned to these positions located in Saint John, Moncton, Newcastle, Bathurst, and Edmundston.

Amendments to the New Brunswick Police Act, proclaimed on July 17, 1981, created the New Brunswick Highway Patrol as a "police force" with province-wide powers of investigation and arrest. As a result, the jurisdiction of the New Brunswick Highway Patrol in relation to highway traffic law enforcement and accident investigation was expanded to include not only relevant provincial legislation, but also those sections of the Criminal Code relating to motor vehicles.

On July 1, 1982, the geographical area of jurisdiction of the New Brunswick Highway Patrol was expanded to include all highways along the Trans-Canada within the R.C.M.P. Detachment areas of Edmundston, St. Leonard, Grand Falls, Perth Andover, Florenceville, Woodstock, Fredericton and Gagetown. This expansion involved the addition of seven Highway Patrol Officers bringing the total establishment of uniformed officers including the special commercial vehicle enforcement officers to thirty-seven in four detachments located at Edmundston, Perth Andover, Hartland and Fredericton.

On March 1, 1983, the geographical jurisdiction of the New Brunswick Highway Patrol was again expanded to include that territory within the Sussex detachment area of the R.C.M.P.

This resulted in the addition of seven members to the Patrol, and the establishment of a fifth New Brunswick Highway Patrol detachment, located at Sussex.

On June 1, 1983, the expansion of the New Brunswick Highway Patrol laterally along the Trans-Canada Highway from Sussex to the Nova Scotia border was effected. This resulted in the addition of a total of fourteen uniformed officers and support staff in two detachment offices located in Petitcodiac and Memramcook.

A former Attorney-General, Rodman E. Logan, in the Legislative Assembly in March 1980, addressed the philosophy background and future of the New Brunswick Highway Patrol. An extract of his address contained in Volume 1, Journal of Debates, 1980, is in appendix "A".

ADVANTAGES OF THE NEW BRUNSWICK HIGHWAY PATROL

Specialized Law Enforcement

The safety of the public using New Brunswick highways is the principal aim of the New Brunswick Highway Patrol. Through increased surveillance of the highways within its jurisdiction, the New Brunswick Highway Patrol can provide specialized law enforcement not available with police forces who perform other functions as well. With the New Brunswick Highway Patrol providing dedicated law enforcement, other police agencies are freed to react to other law enforcement problems, such as attending to criminal matters and investigation. The time previously spent by these law enforcement agencies on accident investigation and traffic control can now be used to concentrate on providing other policing services to the public.

The Patrol, in its area of jurisdiction, is primarily responsible for all traffic law enforcement, including accident investigation and criminal offenses relating to the use of motor vehicles. It is also solely responsible for the enforcement of a number of other pieces of legislation including the Motor Carrier Act and the Highway Act. The New Brunswick Highway Patrol deploys five specialized commercial vehicle enforcement officers whose activity is directed principally to control and enforcement in relation to commercial vehicle traffic.

It should also be noted that if the New Brunswick Highway Patrol were disbanded, some other organization would have to be created in order to enforce such legislation as the Motor Carrier Act and the Highway Act and those provisions related to commercial vehicle overweight enforcement. This would be necessary because the Royal Canadian Mounted Police will not routinely carry out enforcement with regard to this important legislation.

In the Province of New Brunswick, traffic density intensifies in the summer months. In the spring, weight enforcement is a special concern to the province. By shifting emphasis at different times of the year, more than one problem can be tackled by the same force in an intensive manner and at the same time, maintain a uniform level of law enforcement acceptable in the area of highway law enforcement.

The enforcement of this type of legislation is essential if the safety of the public on the highway is to be protected. Without a dedicated Highway Patrol, the enforcement of traffic laws is relegated to a minor position, attended to only when time left from other matters and investigation allows.

Increased Visibility and Police Presence

The principal impact of a dedicated highway patrol is to greatly increase police visibility on the highways. Because the dedicated highway patrol concept concentrates solely on the patrol function, a very marked and

beneficial impact is obtained in the area of crime prevention in that people can reasonably anticipate, on a regular basis, the presence of police cruisers in their area.

In addition, because a dedicated highway patrol enforcement unit is continually on the highway, a large number of offenses against all manner of legislation are detected that would otherwise not be encountered. Because a large number of routine checks are carried out, many offenses, not only in relation to highways, but against other pieces of legislation such as the Liquor Control Act, Narcotic Control Act and various wildlife statutes are enforced more frequently because of the greatly enhanced presence.

NEW BRUNSWICK HIGHWAY PATROL
PROVINCE-WIDE EXPANSION

In order that the New Brunswick Highway Patrol may by the end of the 1985-86 fiscal year be responsible for highway traffic law enforcement and accident investigation Province-wide, it is intended that the Highway Patrol's territorial jurisdiction will be expanded in three phases as follows:

Phase I

On June 1, 1983, the New Brunswick Highway Patrol extended its jurisdiction from Sussex along the Trans-Canada Highway through to the Nova Scotia border. This territorial jurisdiction also included all lateral or side roads in this area. In order to implement this phase, two New Brunswick Highway Patrol Detachment offices totalling fourteen uniformed members together with support staff were established. This expansion will also require the hiring of a Deputy Chief for the Highway Patrol.

Phase II

The second phase of this expansion program will consist of the extension of the New Brunswick Highway Patrol into the areas of Westmorland, Kent, Northumberland, Gloucester, and Restigouche Counties not presently covered by the New Brunswick Highway Patrol. The establishment of five detachments is proposed with thirty-seven

uniformed officers and five support staff.

Because of the requirement of the Federal-Provincial contract for R.C.M.P. Provincial Policing services that twelve months notice be given of any decision by the Attorney-General to exclude any area of the Province from the responsibility of the R.C.M.P. for policing, the implementation of this phase of the proposed program could not take place before April of 1984.

Phase III

The final phase which would complete the Province-wide coverage by the New Brunswick Highway Patrol of highway traffic law enforcement and accident investigation would involve the extension of the New Brunswick Highway Patrol into the areas of Charlotte, Saint John, Kings and York Counties not under the jurisdiction of the New Brunswick Highway Patrol. This would be accomplished by the establishment of two detachments with the addition of fifteen uniformed officers and two support staff.

With the implementation of this final phase of the New Brunswick Highway Patrol expansion, the Highway Patrol will have a complement of one hundred eleven uniformed members patrolling the Province from fourteen detachment locations.

Radio Communications System

An integral part of the Province-wide expansion of the New Brunswick Highway Patrol is the construction of a Province-wide communications system.

At present, the mobile radio communications system in the Province is that which has been provided by the New Brunswick Department of Transportation to the Departments of Health, Agriculture, and Justice. This system is old, of a tube type, and as well as being hard to maintain, provides service in only certain parts of the Province. In order to service both immediate and future requirements of the New Brunswick Highway Patrol, a greatly upgraded system is necessary. Moreover, the needs of other government departments must be met as well as the added requirement of overall integration of communications capability in time of emergency. At present, there is no link-up capability between such departments as Justice, Natural Resources, Health or Emergency Measures Organization. Nor is there the potential for linking with the R.C.M.P.

The proposed Province-wide communications system which will meet the immediate and future growth requirements of these government departments as well as those of the R.C.M.P. has received government approval.

The construction of such a system would take place in three phases which are designed to keep pace with the expansion phases of the New Brunswick Highway Patrol. The system as proposed would utilize point-to-point radio links to provide a communications trunking capability throughout the Province. The primary use would be for mobile users such as the New Brunswick Highway Patrol, who could then achieve mobile communication beyond the normal coverage area of a single radio repeater, thus enabling communications with a central control or dispatch. The system would also have the caspability of "integrating" the communications facilities of the various users in an emergency situation as well as providing a "link-up" with the compatible system in Nova Scotia for emergency use.

Future utilization of the system could accommodate municipal emergency services such as police, ambulance, and fire services with compatible equipment, in emergency situations, thereby integrating all communications in times of disaster. The system could also accommodate air to ground transmission.

The estimated cost of the point-to-point system is six million dollars. However, with shared R.C.M.P., Emergency Planning Canada, and Provincial funding, such a system could be constructed with a cost to the Province of approximately three million dollars.

IMPACT OF NEW BRUNSWICK HIGHWAY PATROL
EXPANSION ON R.C.M.P. PROVINCIAL
POLICING ESTABLISHMENT

From its creation, the establishment of the New Brunswick Highway Patrol was based on the premise that any growth in the Patrol would be gained by a reduction in the R.C.M.P. Provincial Policing establishment. This requirement was necessary in order to provide for needed specialized law enforcement within the Province without incurring a corresponding increase in financial burden.

As a result, the expansion of the New Brunswick Highway Patrol since its creation in 1979 has had a resultant impact upon the R.C.M.P. Provincial Policing establishment.

Expansion of New Brunswick Highway Patrol

The growth of the New Brunswick Highway Patrol may be documented as follows:

In 1979-80, the New Brunswick Highway Patrol began operation with 25 members transferred from the Highway Law Enforcement Division of the Motor Vehicle Branch of the Provincial Secretary's Department.

In 1981, five additional members providing commercial vehicle enforcement throughout the Province increased the Highway Patrol establishment to 30.

In 1982, the lateral expansion of the New Brunswick Highway Patrol along the Trans-Canada Highway required the addition of seven members to the New Brunswick Highway Patrol establishment.

The expansion of the Patrol into the Sussex area on March 1, 1983, added seven positions to the New Brunswick Highway Patrol establishment.

The further expansion of the Highway Patrol through to the Nova Scotia border on June 1, 1983 increased the establishment of the New Brunswick Highway Patrol by fourteen members. This will require the hiring of a Deputy Chief for the Highway Patrol.

The proposed extension of the New Brunswick Highway Patrol into the northeastern areas of the province would increase the establishment of the New Brunswick Highway Patrol by an additional thirty-seven members.

The final phase of expansion of the Patrol into the south-western areas of New Brunswick would incur the hiring of fifteen additional members to the Patrol.

These expansionary phases of the New Brunswick Highway Patrol have had and will have the following impact on the R.C.M.P. Provincial Policing establishment:

Reduction of R.C.M.P. Provincial Policing Establishment

In March 1982, as a result of the New Brunswick Highway Patrol taking over responsibility for highway traffic law enforcement and accident investigation along the Trans-Canada from Quebec to Jemseg, the R.C.M.P. reduced its Provincial Policing establishment by ten highway patrol members leaving an approved provincial strength of 349 positions.

On April 1, 1982, the R.C.M.P. provincial establishment was increased by eleven regular member positions through the redeployment of eight regular member positions reduced in March, 1982 and the addition of three regular member positions to the establishment, giving an approved provincial strength of 360. These adjustments, unrelated to the New Brunswick Highway Patrol expansion, were made to accommodate the establishment of the St. Leonard detachment (three regular member positions), the addition of one regular member position to the detachment strength of each of St. Stephen, Buctouche, and Richibucto, and the addition of five regular member positions on April 15, 1982 for the establishment of the Point Lepreau sub-detachment.

On July 1, 1982, the R.C.M.P. Provincial establishment was reduced by eight positions to accommodate the lateral expansion of the New Brunswick Highway Patrol, leaving an approved establishment of 352.

In the period during which the New Brunswick Highway Patrol assumed responsibility for highway traffic law enforcement along the Trans-Canada Highway from Quebec Border to Jemseg and laterally, the corresponding R.C.M.P. detachments within this area were reduced by 18 regular member positions pursuant to the request of the Attorney General in order to implement the New Brunswick Highway Patrol.

During the relevant period, further reductions were effected in these R.C.M.P. detachment areas by means of the redeployment of four regular member positions to other areas of the Province in order to meet manpower requirements in those areas. Because the Department of Justice was aware of these requirements, and because, in the opinion of the Department, the assumption by the New Brunswick Highway Patrol of all highway traffic law enforcement and accident investigation functions had made it possible to free four additional R.C.M.P. positions, these requests by the R.C.M.P. to redeploy personnel were agreed to by the Attorney General.

These additional four redeployments had the effect of providing enriched general policing in those areas due to the augmentation of manpower without the necessity of increasing the R.C.M.P. provincial policing establishment.

On March 1, 1983, a further reduction of six positions was effected for the expansion of the New Brunswick Highway Patrol to Sussex, resulting in a Provincial establishment of 346.

A further reduction of fourteen positions will be effected on June 1, 1983, to accommodate the expansion of the New Brunswick Highway Patrol to the Nova Scotia border, leaving an approved Provincial establishment of 332 positions in 1983-84.

In 1984-85, an additional thirty-seven positions may be reduced from the R.C.M.P. Provincial establishment to facilitate the expansion of the New Brunswick Highway Patrol into the northeastern area of the Province, affecting Westmorland, Kent, Northumberland, Gloucester, and Restigouche Counties which are not presently covered by the New Brunswick Highway Patrol, resulting in an R.C.M.P. Provincial strength of 295 positions.

The final expansion of the New Brunswick Highway Patrol into the southwestern area of the Province affecting Charlotte, Saint John, Kings, and York Counties not yet covered by the New Brunswick Highway Patrol, may result in the reduction of a further fifteen positions from the R.C.M.P. Provincial establishment if a policy of man-for-man replacement were adhered to. This would leave an approved R.C.M.P. establishment in 1985-86 of 280 members.

With the completion of the expansion of the New Brunswick Highway Patrol province-wide, the Highway Patrol will operate with an establishment of 111 positions. The R.C.M.P. in turn will have reduced their provincial establishment by 90 highway patrol positions which existed at the time of the formation of the New Brunswick Highway Patrol.

A table indicating the relative manpower adjustments of the New Brunswick Highway Patrol and the R.C.M.P. is contained in Appendix "B".

Relative Policing Roles

With the completion of the final phase of the expansion, the New Brunswick Highway Patrol will be responsible for highway traffic law enforcement including accident investigation and criminal offences relating to the use of motor vehicles on all highways within the Province. In addition, the members of the New Brunswick Highway Patrol have jurisdiction to deal with infractions of other legislation such as the Fish and Wildlife Act, the Liquor Control Act, and the Narcotics Control Act, which they encounter incidentally to their normal highway patrol duties.

The R.C.M.P. will retain its general policing role as the Provincial Police Force. This will include general investigation functions, as well as enforcement duties in relation to Provincial legislation and the Criminal Code. The responsibility for the enforcement of other pieces of federal legislation will be retained by the R.C.M.P. as will the role played by the R.C.M.P. in preventive policing.

The operation of the two police forces, the New Brunswick Highway Patrol and the R.C.M.P. in the same geographical jurisdiction gives rise to cooperative policing efforts. Although primarily responsible for the highway traffic law enforcement and accident

investigation, members of the New Brunswick Highway Patrol are peace officers and are required to act as such. Therefore, if during the course of their duties, Patrol members discover unlawful or criminal activity, they are empowered to take action, preserve the scene, and turn over the matter to the appropriate responsible police agency, municipal police or R.C.M.P., as soon a this can be safely done.

Conversely, members of the R.C.M.P. in the areas where the New Brunswick Highway Patrol has taken over primary responsibility for highway traffic law enforcement and accident investigation, may apprehend violators of traffic law or secure traffic accident scenes and refer the case to the New Brunswick Highway Patrol for appropriate action.

FINANCIAL IMPACT OF
NEW BRUNSWICK HIGHWAY PATROL

The New Brunswick Highway Patrol provides a specialized law enforcement function not possible without a dedicated police force. To meet this requirement without incurring a corresponding increase in financial burden to the Province, it was decided in 1982-83 fiscal year, to decrease the R.C.M.P. Provincial Policing establishment with each subsequent increase in New Brunswick Highway Patrol establishment on a man-for-man basis. This decision was based on the estimated costs per officer of both the R.C.M.P. and the New Brunswick Highway Patrol and the proposal to have full province-wide coverage of highway traffic law enforcement and accident investigation by the New Brunswick Highway Patrol accomplished by the deployment of 111 uniformed members in fourteen detachments. It was anticipated that through man-for-man reduction of the R.C.M.P. Provincial police force consequent on New Brunswick Highway Patrol expansion, actual dollar savings could occur upon final expansion of the New Brunswick Highway Patrol.

The Province receives its R.C.M.P. policing services by virtue of the Provincial Policing agreement entered into between the Provincial and Federal governments effective April 1, 1981. Under the terms of this agreement, the cost of R.C.M.P. policing increases over the life of the agreement as follows: The Provincial share of R.C.M.P. policing increases four percent during the first five years of the contract and two percent per year for the remaining five years of the contract,

resulting in a final cost sharing formula of seventy percent of the cost to be borne by the Province, and thirty percent by the federal government by 1990-91.

However, approximately twenty-five percent of the time of the R.C.M.P. Provincial police force is spent on federal matters not connected with Provincial policing, such as investigations under the Migratory Birds Convention Act, the Income Tax Act, the Excise Tax Act, etc. This results in the Province paying its share of the total cost of policing for only 75 percent of the policing time. This in effect raises the real cost to the Province of policing service from the R.C.M.P. See Table I, Appendix "C". This table shows that in 1983-84, the cost per officer of the New Brunswick Highway Patrol is expected to be $43,200. The adjusted cost per officer of the R.C.M.P. is $48,720.

Table II of Appendix "C" illustrates the relative cost of the New Brunswick Highway Patrol through to province-wide expansion in 1985-86 and the resultant cost savings realized from reductions in the R.C.M.P. provincial establishment to accommodate this New Brunswick Highway Patrol expansion. Table II is based on 1982-83 dollars and as such, values are constant. Therefore, the cost of the New Brunswick Highway Patrol upon full expansion Province-wide in 1985-86 at 111 members remains in 1982-83 dollars at $4,795,200. The savings resulting from final R.C.M.P. man-for-man reductions of 90 highway patrol officers in 1985-86 continue to increase however due to the increasing share of such R.C.M.P. costs the Province would have been required to bear under the terms of the Provincial Policing Agreement.

This saving is more clearly illustrated in Table III of Appendix "C". The contract cost of the R.C.M.P. for 1982-83 was $13,500,000 prior to the reductions effected in that year relating directly to the New Brunswick Highway Patrol expansion. If this cost, together with the manpower establishment of the R.C.M.P. remained constant at the 1981-82 establishment level of 359 regular members, i.e. if there were no impact of the New Brunswick Highway Patrol, the contract cost in 1990-91 at seventy percent Provincial share would be $16,578,947.

The cost savings from the required reduction in R.C.M.P. Provincial Policing Establishment however, results in the costs of the R.C.M.P. contract at 70 percent provincial share in 1990-91 being $11,781,000.

The cost of the New Brunswick Highway Patrol in 1982-83 dollars remains constant upon full expansion Province-wide in 1985-86 resulting in a cost in 1990-91 of $4,795,200. The total policing cost of R.C.M.P. and New Brunswick highway Patrol service then becomes in 1990-91, $16,576,200, as compared with the contract cost for R.C.M.P. service alone of $16,578,947, a difference of $2,747. However, the original budget struck for the twenty-five members of the New Brunswick Highway Patrol was $1,141,000 (1982-83 dollars). This amount represents a commitment to the cost of the New Brunswick Highway Patrol prior to the realization of any offsetting reductions in R.C.M.P. costs from the decrease of the Provincial Policing establishment. This amount, upon full recoupment of costs of the New Brunswick Highway Patrol from R.C.M.P. reductions savings becomes a credit to be added to the savings

realized by policing the Province with combined R.C.M.P. and New Brunswick Highway Patrol forces as opposed to the R.C.M.P. force alone.

In addition, the enrichment of general policing in the Province through the redeployment of the four regular member R.C.M.P. positions as a result of the implementation of the New Brunswick Highway Patrol, if put in financial terms, would be a saving of the cost to the Province of four regular R.C.M.P. positions of $144,000 (1982-83 dollars).

This further credit of $144,000 in addition to the $1,141,000 credit referred to above, results in a saving, upon full Province-wide expansion of the New Brunswick Highway Patrol in 1985-86 of $602,326 and at the end of the R.C.M.P. contract in 1991, a saving of $1,287,747.

This saving permits several alternatives to be considered.

(a) the utilization of the savings realized from the reduction in the R.C.M.P. provincial policing establishment to increase the numbers of the New Brunswick Highway Patrol beyond the proposed establishment of 111 uniformed members;

(b) the utilization of savings realized to augment general policing service in New Brunswick.

(c) the utilization of savings realized to contribute to other non-police areas of government programs.

Table IV shows fines and revenue collected as a result of the specialized law enforcement emphasis of the New Brunswick Highway Patrol. Estimated revenue for 1982-83 is $464,577.

APPOINTMENT PROCEDURES

The establishment of the New Brunswick Highway Patrol and the appointment of the Chief and members of the Patrol are provided for in Section 17.8 of the New Brunswick Police Act. Because the members of the New Brunswick Highway Patrol are defined as "police officers" under the Police Act, successful applicants to the Patrol must meet the standards set out in Regulation 80-60 under the Police Act.

The standards enunciated by this Regulation require that for appointment as a police officer, the applicant must, among other things, be a graduate of the Atlantic Police Academy or other recognized police training institution or have worked as a police officer with a recognized police force for at least three years, such employment having terminated not longer than two years prior to the date of his appointment.

The appointment procedures set out in the Police Act provide that the Chief of the New Brunswick Highway Patrol is appointed by the Lieutenant-Governor in Council and made responsible to the Attorney-General. Under the provisions of subsections 17.8(4) through (7), the procedures for the appointment of members of the New Brunswick Highway Patrol are explicitly stated.

Because the members of the Highway Patrol are government employees, their appointments are made in accordance with the Civil Service Act.

This involves the selection, through competition, of qualified candidates by an eligibility board convened for that purpose. Because of the special requirements and qualifications necessary to determine the suitability of the candidates, an eligibility board composed of the Chief of the New Brunswick Highway Patrol as Chairman, sitting with a person appointed by the New Brunswick Association of Chiefs of Police, and a person appointed by the New Brunswick Police Commission, replaces by legislation and performs the function of the eligibility board provided for under the Civil Service Act. The candidates found to be qualified by this eligibility board are then appointed, in order of merit, as members of the New Brunswick Highway Patrol by the Deputy Attorney General.

Because of the unique situation of the New Brunswick Highway Patrol being a police force employed by the Province for specific law enforcement functions, this special legislated appointment procedure was implemented. Initially, one of the objections to the formation of such a police force, the members of which would be provincial government employees, was that such a police force would come under the influence of a particular political party, and the police force would engage in party politics. In order to ensure that the New Brunswick Highway Patrol be the non-political police force it is intended to be, uncolored by what may be viewed as politically motivated appointments, the hiring procedure outlined above was legislated. It is intended that this qualification and appointment procedure will ensure the employment by the Province of suitable individuals for law enforcement duties.

Regulations as described above prescribing qualification standards are such as to ensure a high calibre of police officer. This matter was addressed by the former Attorney-General, Rodman E. Logan in March 1980 during debate in the Legislative Assembly. An extract from Volume II, Journal of Debates containing this address is attached in Appendix "D". Extracts of the relevant legislation are contained in Appendix "E".

NEW BRUNSWICK HIGHWAY PATROL
TRAINING AND QUALIFICATIONS

In addition to initial qualifications and standards required upon hiring, all officers of the New Brunswick Highway Patrol are required to take continuous in-service training in the area of firearms, accident investigation and general policing. This continuous training program ensures that members of the New Brunswick Highway Patrol will maintain their currency in policing matters as well as become apprised of developments in their particular area of policing.

Following is a list of all officers currently employed with the New Brunswick Highway Patrol showing their years of service and experience and training which they have received.

CHIEF L. POIRIER

YEARS OF SERVICE
N. B. Highway Patrol - three years
Municipal - fourteen years
Military Police - seven years
Chief of Security - five years

COURSES:
Six (6) months basic police training, Emergency Measures, Civil Disturbance , Criminal Law, Executive Development, Senior Management, Supervisor Management, Junior NCO, Drug, CPIC, Chemical Warfare, Investigators, Radar, Firearms, Traffic Accident Investigation, First Aid, General Police Science.

SGT. DUBOIS, L.

YEARS OF SERVICE
N. B. Highway Patrol - three years
Highway Law Enforcement - four years
Military Police - three years

COURSES:
Six (6) months basic police training, Military Police GP I and II, Breathalyzer, Radar, Firearms, Traffic Accident Investigation, First Aid, General Police Science, Range Officer

SGT. IVEY, N.J.

YEARS OF SERVICE
N. B. Highway Patrol - three years
Highway Law Enforcement - eleven years
Municipal - four years

COURSES:
Breathalyzer, Radar, Firearms, Traffic Accident Investigation, First Aid, General Police Science, Phase 1 Advance Accident Investigation, Range Officer, Senior Police Administration, Instructional Techniques.

SGT. FOLEY, J.W.

YEARS OF SERVICE
N. B. Highway Patrol - three years
Municipal - eight and one-half years

COURSES:
Breathalyzer, Radar, Firearms, Traffic Accident Investigation, First Aid, General Police Science, Emergency Strategy I & II, Man Management, Senior Police Administration (SPAC), Mini (SPAC), Riot, Motorcycle, Enforcement Technique, Police Holds and Restraints (Instructor), Counterfeiting, Drugs, High Speed Pursuits Certificates I-Ontario Police (Basic), Chemical Irritants (MACE), Accident Reconstruction, Advanced Traffic Accident Investigation.

SGT. OUELLETTE, J.G.

YEARS OF SERVICE
N. B. Highway Patrol - three years
Municipal - six years

COURSES:
Breathalyzer, Radar, Firearms, Traffic Accident Investigation, First Aid, General Police Science, Self Defense, Criminal Law, Defensive Driving, Chemical Irritants (MACE), Drugs, Senior Police Administration (SPAC), Instructional Techniques.

SGT. KUKURSKI, E.A.

YEARS OF SERVICE
N. B. Highway Patrol - three years
Highway Law Enforcement - 26 years
R.C.M.P. - one and one half years

COURSES:
Radar, Firearms, Traffic Accident Investigation, First Aid, General Police Science, Supervisors #2 (Atlantic Police Academy), Senior Police Administration Course.

CST. BECK, J.N.

YEARS OF SERVICE
N. B. Highway Patrol - three years
Highway Law Enforcement - thirteen yrs.
Municipal - six years

COURSES:
Defensive Driving, Breathalyzer, Radar, Firearms, Traffic Accident Investigation, First Aid and General Police Science.

CST. BEERS, F.

YEARS OF SERVICE
N. B. Highway Patrol - two years
Municipal - six years
Corrections - three years

COURSES:
Breathalyzer, Radar, General Police Science, Criminal Intelligence, Chemical Gas, CPIC, Firearms, St. John Ambulance, Correctional Officer Training, Traffic Accident Investigation, Highway Patrol.

CST. BREAU, C.J.

YEARS OF SERVICE
N. B. Highway Patrol - three years
Highway Law Enforcement - thirteen yrs.
Municipal - ten years

COURSES:
Correspondence Course, LaSalle Law University, Criminal Law, Procedures Evidence, Pleading, Supervisors #2 (Atlantic Police Academy), Radar, Firearms, Traffic Accident Investigation, First Aid, General Police Science.

CST. CAMERON, G.R.

YEARS OF SERVICE
N. B. Highway Patrol - two years
Municipal - five years

COURSES:
Atlantic Police Academy, Chemical Irritants (MACE), Instructional Techniques, Arson, Advanced Police Science, Youth Policing, Breathalyzer, Radar, Firearms, Traffic Accident Investigation, First Aid, General Police Science, Highway Patrol.

CST. CASTONGUAY, F.

YEARS OF SERVICE
N. B. Highway Patrol - 11 years
R.C.M.P. - five years

COURSES:
Maritime Police School, Atlantic Policy Academy, General Police Science, Radar, Breathalyzer, Drug Investigation, Technique, Drug Seminar, French Criminal Code, Firearms, Junior Political Sciences, Metric Conversion, First Aid, Traffic Accident Investigation, Highway Patrol.

CST. CASTONGUAY, G.

YEARS OF SERVICE
N. B. Highway Patrol - 11 years
Municipal - eight years

COURSES:
Maritime Police School, Atlantic Police Academy, General Police Science, Radar, Breathalyzer, Drug Investigation Technique, Drug Seminar, French Criminal Code, Firearms, Junior Political Science, Metric Conversion, First Aid, Traffic Accident Investigation, Highway Patrol.

CST. CHASE, R.

YEARS OF SERVICE
N. B. Highway Patrol - three years
Municipal - one year
R.C.M.P. - six years

COURSES:
Breathalyzer, Radar, Firearms, Traffic Accident Investigation, First Aid, General Police Science, Custom (Excise), Junior Constables, Alert (Roadside) Screening, Drug, Defensive Driving, Riot, High Speed Pursuits, Highway Patrol.

CST. DOAK, R.M.

YEARS OF SERVICE
N. B. Highway Patrol - three years
Highway Law Enforcement - five years
Municipal - two years

COURSE:
Firearms, Radar, Traffic Accident Investigation, First Aid, General Police Science, Highway Patrol, Traffic Accident Investigation

CST, FITZGERALD, A.L.

YEARS OF SERVICE
N. B. Highway Patrol - 3 months
British National Police - four years
Municipal - two years

COURSES:
Basic Police Training, Radar, Firearms, Administration Course, Traffic, Detective, Defensive Driving, Refresher Defensive Driving Course, Riot, First Aid, CPR (Coronary Pulmonary and Respiratory).

CST. FLIEGER, G.

YEARS OF SERVICE
N. B. Highway Patrol - 1½ years
R.C.M.P. - six years

COURSE:
Firearms, Traffic Accident Investigation, General Police Science, Breathalyzer, Senior Drug Investigator, Senior Arson Investigator, Junior Constables Course, CPIC Terminal Operator, Radar, Tactical Group Training, Criminal Intelligence, R.C.M.P. Basic Training, Defensive Driving, First Aid.

CST. HAGERMAN, J.

YEARS OF SERVICE
N. B. Highway Patrol - three years
Highway Law Enforcement - ten years

COURSES:
Radar, Firearms, Traffic Accident Investigation, First Aid, General Police Science, Highway Safety, Defensive Driving.

CST. HALEY, W.K.

YEARS OF SERVICE
N. B. Highway Patrol - nine months
R.C.M.P. - twelve years

COURSES:
Radar Speedometer Operation, Traffic Training, Vascar Operator, Race Track Supervision, Police Personnel Management (Basic), Defensive Driving, Custom and Excise Training, Breathalyzer, Firearms.

CST. HAWKINS, H.A.

YEAR OF SERVICE
N. B. Highway Patrol - eight months
R.C.M.P. - three and one half years

COURSE:
R.C.M.P. Basic Training, Radar, Firearms, Defensive Driving Arson Investigation.

CST. HOOPER, P.

YEARS OF SERVICE
N. B. Highway Patrol - three years
Highway Law Enforcement - twelve years
Military Police - eight years

COURSES:
Breathalyzer, Radar, Firearms, Traffic Accident Investigation, First Aid, General Police Science, Defensive Driving, Intrusion Alarm and Security Systems, Military Police GP I, II and III, Junior NCO, Civil Defence and Disaster.

CST. HOWELL, R.

YEARS OF SERVICE
N. B. Highway Patrol - three years
Highway Law Enforcement - seven years

COURSE:
Radar, Firearms, Traffic Accident Investigation, First Aid, General Police Science.

CST. JOHNSON, R.

YEARS OF SERVICE
N. B. Highway Patrol - three years
Highway Law Enforcement - one year

COURSES:
Radar, Firearms, Traffic Accident Investigation, First Aid, General Police Science, Advanced Drivers Training, Junior NCO, Civil and Self Defense, Highway Patrol, Advanced Driver Training.

CST. KINSMAN, J.E.

YEARS OF SERVICE
N. B. Highway Patrol - four months
Municipal - fourteen years

COURSES:
General Police Science, In-service Training, Riot, Drug, Criminal Investigation (Basic and Advanced), Police Supervision, Firearms, Breathalyzer, various Police techniques for Crime Prevention.

CST. LAWSON, D.W.

YEARS OF SERVICE
N. B. Highway Patrol - nine months
Municipal - five years

COURSES:
CPIC Terminal Operator, Radar, Speedmeter Training Course, General Police Science, Crime Prevention Seminar, Breathalyzer, Crisis Intervention, Firarms.

CST. McNUTT, T.

YEARS OF SERVICE
N. B. Highway Patrol - 1¼ years
Military Police - ten years

COURSES:
Military Police Basic Training Trade Level III, Military Police Trade Level V, National Defense, Identification Bureau, Junior Leadership/Base Defense, Breathalyzer, First Aid, Radar, Traffic Accident Investigation, Driver Training (Defensive), Highway Patrol, Land Environmental Course.

CST. MOFFITT, G.A.

YEARS OF SERVICE
N . B. Highway Patrol - two months
R.C.M.P. - twelve years

COURSE:
Defensive Driving, R.C.M.P. Basic Training, Police Supervisory, Air Craft Observer, Arson, Firearms, Principles of Surveying, First Aid, Radar (Moving and Stationary), Qualified Instructor for Moving radar, Junior Constables,Senior Constables, Traffic Course, Advanced Traffic Investigation, Identification Methods and Techniques, Instructor of Air Craft Observer.

CST. MORNEAULT, G.

YEARS OF SERVICE
N. B. Highway Patrol - three years
Municipal - three years

COURSES:
Breathalyzer, Radar, Firearms, Traffic Accident Investigation, First Aid, General Police Science, Atlantic Police Academy, Highway Patrol, Advanced Driver Training.

CST. QUESNEL, T. P.

YEARS OF SERVICE
N. B. Highway Patrol - three months
R.C.M.P. - three years

COURSES:
Radar, High Pursuit, R.C.M.P. Basic Training.

CST. RICHARDSON, K.

YEARS OF SERVICE
N. B. Highway Patrol - two years
Municipal - seven years

COURSES:
Highway Patrol, Breathalyzer, Radar, Firearms, Traffic Accident Investigation, First Aid, General Police Science, Supervisor I, Drug, CPIC, Typist, Chemical Irritant (MACE), Advanced Driver Training, Advanced Accident Investigation.

CST. ROCHON, J. MICHEL E.

YEARS OF SERVICE
N. B. Highway Patrol - three months
R.C.M.P. - two years
Military Police - 1½ years

COURSES:
R. C. M. P. Basic Training, Radar.

CST. SHAW R.

YEARS OF SERVICE
N. B. Highway Patrol - three years
Highway Law Enforcement - six years
Municipal - fourteen years

COURSES:
Beathalyzer, Radar, Firearms, Traffic Accident Investigation, First Aid, General Police Science, Defensive Driving, Drug, Oily Chemical Spills.

CST. SMITH, S.H.

YEARS OF SERVICE
N. B. Highway Patrol - two months

COURSES:
Basic Training - Atlantic Police Academy, Radar, CPIC, CPR (Coronary, Pulmonary and Respiratory).

CST. ST. ONGE, J.L.

YEARS OF SERVICE
N. B. Highway Patrol - three years
Highway Law Enforcement -eighteen yrs.

COURSES:
Radar, Firearms, Traffic Accident Investigation, First Aid, General Police Science.

CST, TIFFIN, K. T.

YEARS OF SERVICE
N. B. Highway Patrol - nine months
Municipal - seventeen years

COURSES:
Breathalyzer, Communication Skills (Adult Education Branch), Investigation Techniques for Junior Constables, Defensive Driving Instructor, Police Leadership Training, Instructional Techniques, Management Development, Radar, First Aid, Senior Police Administration (SPAC), Supervisory Course, Drivers Education Course.

CST. TITUS, W.

YEARS OF SERVICE
N. B. Highway Patrol - three years
Highway Law Enforcement - three years
Municipal - eight years

COURSES:
Breathalyzer, Radar, Firearms, Traffic Accident Investigation, First Aid, General Police Science, Drug, Traffic Accident Investigation.

CST. WARD, R.

YEARS OF SERVICE
N. B. Highway Patrol - three years
Highway Law Enforcement - one year
Municipal - eight years

COURSES:
Breathalyzer, Radar, Firearms, Traffic Accident Investigation, First Aid, General Police Science, Advanced Police Science, Drug, Traffic Accident Investigation, and Advanced Driver Training.

CST. WILMOT, K.W.

YEARS OF SERVICE
N. B. Highway Patrol - four months
R.C.M.P. - three years

COURSES:
R.C.M.P. Basic Training, Special Constable (three months), Scuba Diving, Restricted Radio Telephone Operator, CPIC, High Pursuit, First Aid, CPR (Coronary, Pulmonary, and Respiratory).

CST. YEOMANS, D.

YEARS OF SERVICE
N. B. Highway Patrol - three years
Highway Law Enforcement - six years
R.C.M.P. - nine years

COURSES:
Radar, Firearms, Traffic Accident Investigation, First Aid, General Police Science, Emergency Measures.

NEW BRUNSWICK HIGHWAY PATROL
AUXILIARY MEMBER PROGRAM

Provision for the appointment of auxiliary members of the New Brunswick Highway Patrol is incorporated into the New Brunswick Police Act in Section 17.9 which reads:

> 17.9(1) The Chief of the New Brunswick Highway Patrol may appoint to the police force auxiliary police officers but shall not appoint auxiliary police officers
>
> (a) to perform on a regular basis the work that would otherwise be performed by a member of the New Brunswick Highway Patrol or,
>
> (b) to perform the work of a member of the New Brunswick Highway Patrol during a lawful strike or lock-out.
>
> 17.9(2) An auxiliary police officer shall act only when accompanied by or under the supervision of a police officer or a member of the Royal Canadian Mounted Police and when so acting is charged with the responsibilities and has the powers and immunities of a police officer.
>
> 17.9(3) A member of the New Brunswick Highway Patrol, and an auxiliary police officer appointed under subsection (1) shall be deemed, in respect of any tort committed in the performance of his responsibilities under Section 12, to be an agent of the Crown for purposes of the Proceedings Against the Crown Act. 1981 c.59, s.14.

To date, auxiliary members of the New Brunswick Highway Patrol have not been appointed, although auxiliary police officers are used by both the Royal Canadian Mounted Police and several municipal police forces in this Province.

The use of auxiliary police officers provides at minimum cost, not only required additional manpower, but also a degree of community involvement most desirable in policing.

Prior to July 1, 1982, the New Brunswick Highway Patrol was involved in policing only the Trans-Canada Highway from the Quebec-New Brunswick border to Jemseg in relation to highway traffic law enforcement and motor vehicle accident investigation. With the July 1, 1982 expansion, and the subsequent March 1, 1983 expansion, the geographical jurisdiction of the Highway Patrol was enlarged to include all secondary or "feeder" highways laterally, along the Trans-Canada Highway in the R.C.M.P. detachment areas of Edmundston, Saint Leonard, Grand Falls, Perth Andover, Florenceville, Woodstock, Fredericton, Gagetown and Sussex. With this came the requirement to patrol both isolated areas and small communities. Several of these communities become extremely active on weekend nights, involving situations best handled by two-men patrols.

The appointment of auxiliary police officers would provide this extra manpower during patrols to ensure the increased security and effectiveness of two-man patrols. Although legislation requires that the auxiliary police officer act only when accompanied by or under the supervision of a police officer or a member of the R.C.M.P., it is recommended that the criteria for appointment as an auxiliary member of the New Brunswick Highway Patrol be high. This ensures that the auxiliary force is of the calibre that will not only act with the proper motivation, but also maintain and enhance the respected image of the Highway Patrol through this community involvement.

In order to ensure such standards, it is recommended that, initially, potential auxiliary members of the New Brunswick Highway Patrol possess the following qualifications:

(a) be a former member of the R.C.M.P., the military police, or a municipal police force or,

(b) be a former auxiliary member of the Royal Canadian Mounted Police or municipal police force.

The potential auxiliary police officer must be in good physical and mental health, enjoy a good reputation in the community in which he resides and must live in the New Brunswick Highway Patrol detachment area in which he will perform his duties.

Currency in the handling of police matters would be maintained in all auxiliary officers through regular "in house" training sessions held each six to eight weeks.

The performance of duties as an auxiliary member of the New Brunswick Highway Patrol would be on a voluntary basis in that no wage would be paid to the member. This would ensure that only those persons truly interested in assisting the patrol and the furtherance of police-community relations would apply. It is recommended however that a meal allowance be provided for those auxiliary members working through a complete shift. This meal allowance and the one-time cost of uniforms and training would be the only expenses associated with the auxiliary officer program.

APPENDICES

Appendix "A"

Mr. Speaker, I am proud to represent the people of Restigouche West in this Assembly and I pledge to them my continued efforts to bring back to New Brunswick a government that respects them and sees in them the potential for achieving the true greatness of our province.

Thank you.

Mr. GRAHAM, as Hon. Mr. Logan rose to speak: Just like Roger Whittaker and the "Last Farewell."

Hon. Mr. LOGAN: It has been years since I've had such an ovation, for which I thank hon. gentlemen.

Mr. GRAHAM: The first shall be the last.

Hon. Mr. LOGAN: Quite possibly.

Mr. BRANCH: Don't turn around. Remember what happened to Caesar.

Hon. Mr. LOGAN: There was a fellow named Brutus and I'm facing him.

Mr. Speaker - - -

Hon. Mr. SIMARD: Deputy Speaker.

Hon. Mr. LOGAN: He is the Speaker. He is sitting in the Speaker's chair and he is acting as the Speaker.

Mr. Speaker, there appears to have been and still is a considerable amount of controversy about the New Brunswick Highway Patrol. I thought I had made it plain on numerous occasions that there is no intention on the part of the government of New Brunswick, the Department of Justice or the Attorney General to go into a provincial police force. I am continuously amazed at the misconceptions the members opposite and members of the media accept; they refuse to take as fact statements made my members of government and insist that there is some ulterior and underhanded motive in the establishment of the Highway Patrol.

Monsieur l'Orateur, je suis fier de représenter la population de Restigouche-Ouest à l'Assemblée législative et je m'engage à poursuivre mes efforts en vue de redonner au Nouveau-Brunswick un gouvernement qui la respecte et qui croit en sa capacité de développer notre province à son plein potentiel.

Merci.

M. GRAHAM, comme M. Logan se lève pour prendre la parole: Tout comme Roger Whittaker dans sa chanson "Last Farewell".

L'hon. M. LOGAN: Cela fait des années que je n'ai pas été ovationné de la sorte. J'en remercie les députés.

M. GRAHAM: Les premiers seront les derniers.

L'hon. M. LOGAN: Il se peut fort bien.

M. BRANCH: Ne vous retournez pas. Rappelez-vous ce qui est arrivé à César.

L'hon. M. LOGAN: Il y avait un dénommé Brutus et je lui fais face.

Monsieur l'Orateur...

L'hon. M. SIMARD: Orateur suppléant.

L'hon. M. LOGAN: Il est l'Orateur. Il est assis dans le fauteuil de l'Orateur et il le remplace.

Monsieur l'Orateur, il semble y avoir eu et y avoir encore une grosse controverse au sujet de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick. Je croyais avoir expliqué clairement à maintes reprises que le gouvernement du Nouveau-Brunswick, le ministère de la Justice ou le procureur général n'a pas l'intention d'établir un corps de police provincial. Les malentendus véhiculés par les députés d'en face et les médias me surprennent continuellement; ils refusent d'accepter les déclarations des membres du gouvernement et insistent que la création de la patrouille routière cache quelque chose.

I would like to set the record straight on the development of the Highway Patrol and on its role in policing certain specified highways in this province. I am pleased to have the opportunity to do this as the Highway Patrol represents a significant effort by the Department of Justice to improve highway police coverage and to restrain the growing costs of this aspect of police work.

Prior to the dissolution of the Provincial Secretary's Department, there existed within that ministry an enforcement arm called the Highway Law Enforcement Division. It was comprised of approximately 60 uniformed officers. One-half of these officers were employed at fixed weigh scale sites throughout the province, four officers were employed full time in the licensing and inspection of motor vehicle inspection stations, and the balance of the force was vehicle-equipped and performed a number of functions including daylight traffic patrol, service of documents of motor vehicle license suspension, seizure of invalid license plates, daylight weight enforcement, enforcement of motor carrier licensing provisions, escort of overwidth loads on highways and various incidental enforcement activities arising out of the responsibilities of the Provincial Secretary's Department.

Mr. SPEAKER resumed the chair.

Hon. Mr. LOGAN: The officers not assigned to fixed scale sites were distributed throughout the province with one or two-man offices being common. Because there was insufficient manpower in each office to operate on a 24-hour basis seven days per week and because the collective agreement which the unit operated under placed many obstacles in the way of such a comprehensive operation, all enforcement activity, with

J'aimerais rétablir les faits au sujet de la création de la patrouille routière et de son rôle dans la patrouille de certaines routes de la province. Je suis heureux de le faire étant donné qu'elle constitue une mesure importante que le ministère de la Justice a prise afin d'améliorer la patrouille de nos routes tout en freinant la croissance des coûts dans ce domaine.

Avant la dissolution du Secrétariat de la province, celui-ci comprenait une Division de l'exécution du code de la route, constituée d'environ 60 agents en uniforme. La moitié de ces agents étaient affectés à des postes de pesées répartis dans la province; quatre agents travaillaient à plein temps à l'accréditation et à l'inspection des postes de vérification des véhicules à moteur; les autres avaient un véhicule et s'adonnaient à nombre de services y compris la patrouille routière de jour, la signification des documents dans le cadre de la suspension des permis de véhicule à moteur, la saisie de plaques d'immatriculation périmées, l'application des restrictions de poids pendant le jour, l'application des dispositions des permis des transports routiers, l'escorte sur nos routes des charges exceptionnelles, et diverses activités secondaires d'exécution des lois relevant du Secrétariat de la province.

L'ORATEUR reprend le fauteuil.

L'hon. M. LOGAN: Les agents qui n'étaient pas affectés à des postes de pesées étaient répartis de par la province, souvent par groupe de un ou deux. Étant donné qu'il n'y avait pas assez de personnel à chaque bureau pour offrir un service de 24 heures, sept jours par semaine, et que l'entente collective ne permettait pas une telle chose, tout le travail, à l'exception d'un peu de surtemps, se faisait du lundi au vendredi et ce

the exception of a limited amount of overtime, was performed Monday to Friday during daylight hours. In any law enforcement activity where the Highway Law Enforcement Division was the lead agency or the only one, the implications for ineffective enforcement were obvious.

In the fall of 1978 the Provincial Secretary's Department was dissolved and its responsibilities were distributed to the most appropriate ministries. At this time, the officers of the Highway Law Enforcement Division who worked at fixed scale sites were transferred to the Department of Transportation. That department then became responsible for all enforcement activity at fixed scale sites in the province. A short time later those officers responsible for motor vehicle inspection stations were also transferred to that department. This left 25 uniformed and vehicle-equipped officers in approximately 14 locations throughout the province.

At the same time these developments were taking place, the Department of Justice was dealing with a number of diverse but related policing issues. One of these was, and is, the rapidly escalating cost of delivery of police services, especially provincial policing costs. Another was a perceived lack of highway enforcement and highway patrol visibility caused in part by pressure on police manpower from other areas, such as investigations of criminal offences. This was occurring at a time when the Department of Justice was attempting to hold the line on increases in police manpower because of costs. Further, there was an identified lack of coordinated enforcement activity taking place in such areas as commercial vehicle weight enforcement.

le jour. Partout où la Division de l'exécution du code de la route était le principal organisme ou le seul, les implications quant à une exécution inefficace étaient évidentes.

À l'automne de 1978, on a dissous le Secrétariat de la province et réparti ses responsabilités parmi les ministères les plus appropriés. On a transféré à ce moment-là au ministère des Transports les agents de la Division de l'exécution du code de la route qui s'occupaient des postes de pesées. Ce dernier est alors devenu responsable de l'exécution de toutes les lois en rapport avec les postes de pesées de la province. Un peu plus tard, les agents chargés des postes de vérification des véhicules à moteur ont aussi été transférés à ce ministère. Il est donc resté 25 agents en uniforme, avec véhicule, à environ 14 emplacements dans la province.

Pendant ce temps, le ministère de la Justice devait s'occuper d'un certain nombre de diverses questions connexes en ce qui a trait au maintien de l'ordre public. Il avait notamment et a encore à régler le problème de l'escalade rapide des coûts des services policiers, surtout ceux de la province. Un autre problème, c'était le manque apparent de patrouilles routières à cause des besoins à combler dans d'autres domaines, notamment les enquêtes sur les infractions criminelles. Pendant tout ce temps, le ministère de la Justice essayait de ne pas augmenter les effectifs policiers pour des raisons d'économie. On remarquait aussi un manque de coordination, par exemple dans la surveillance des véhicules commerciaux soumis à des restrictions de poids.

Because this 25-man enforcement unit already existed, it represented a unique opportunity for the department to attempt to employ some innovative steps to solve and identify possible solutions to some of these matters. As a result, the Department of Justice assumed responsibility for the balance of the enforcement division.

A first step was to critically appraise the duties that were previously performed by the enforcement unit with a view to determining: (a) if that activity was necessary; (b) if it was effective, and (c) if it could be more effectively or efficiently performed by another approach. As a result of this examination, a number of new enforcement strategies were implemented with the cooperation of municipal police and the Royal Canadian Mounted Police, and an example of this is the service of documents of license suspension that was reassigned to local police agencies. This was not only more effective but actually facilitated enforcement by enhancing the quality of evidence produced in court in these matters. A further example was the escort of overwidth loads on highways. It was felt that the proper way to effect this was to have the affected local police agencies coordinate it, as they would be in the best position to anticipate traffic and potential hazardous situations in their own areas.

This type of coordinated approach had not been employed in the past. The result of the implementation of this approach and the tightening of restrictions on persons moving such loads has seen a marked increase in the safety of such moves and a reduction in the dislocation of regular traffic. As a result of this reassessment of the duties performed by the former law enforcement division,

Comme cette unité de 25 hommes existait déjà, le ministère se voyait offrir une occasion unique d'innover et d'imaginer des solutions à certaines de ces questions. En conséquence, le ministère de la Justice a pris en charge ce qui restait de la Division de l'exécution.

Il fallait d'abord soumettre à un examen critique les anciennes fonctions de l'unité d'exécution afin de voir: (a) si l'activité était nécessaire; (b) si elle était utile, et (c) s'il y avait moyen de faire mieux autrement. Cet examen a donné lieu à la mise en application d'un certain nombre de nouvelles stratégies en matière d'exécution avec la collaboration des polices municipales et de la Gendarmerie royale du Canada. C'est ainsi par exemple que la signification de documents relatifs à la suspension des permis a été confiée cette fois-ci aux services de police locaux. Cette mesure, en plus de se montrer plus efficace, a de fait facilité l'exécution de la loi car les preuves produites devant les tribunaux ont ainsi plus de force. Il y a aussi l'exemple des convois exceptionnels sur les routes. On a jugé bon d'en confier la coordination aux services de police locale qui seraient plus en mesure de prévoir les problèmes de circulation et les dangers dans leur propre région.

Cette coordination des efforts n'existait pas dans le passé. La nouvelle méthode employée et l'imposition d'exigences plus sévères sur les conducteurs de ces convois ont rendu ce genre de déplacements beaucoup moins dangereux et moins susceptibles de nuire à la circulation normale. Cette réévaluation des fonctions de l'ancienne Division d'exécution du code de la route a permis de conclure

it was determined that they could be relocated into effective sized detachments without abandoning any necessary enforcement activity.

In view of the pressure on Royal Canadian Mounted Police manpower and its high cost, this group, when concentrated, could have a considerable impact, even with its limited size. It is already apparent that there has been a marked increase in police visibility and enforcement activity in areas where the Highway Patrol have been deployed. It could also provide an opportunity to evaluate a specialized highway law enforcement division which, it appears, could be deployed much more economically than present Royal Canadian Mounted Police manpower performing the same functions.

Mr. BRANCH: In other words, it's a cheaper police force.

Hon. Mr. LOGAN: Well, wait a minute. Just don't get too upset there.

Mr. BRANCH: It's a cheaper unit.

Hon. Mr. LOGAN: Mr. Speaker, the hon. gentleman, as usual, is being his sherquacious self. If he will only wait, I will come to that.

When this unit is fully deployed, operational and has demonstrated its effectiveness, it will provide the government with two options. Royal Canadian Mounted Police Highway Patrol manpower within the unit's areas might be redeployed to areas where the pressure on existing manpower is severe, and this would enhance Royal Canadian Mounted Police services without increasing the cost of Royal Canadian Mounted Police services.

Alternatively, Royal Canadian Mounted Police Highway Patrol manpower could be reduced on a one for

qu'il y avait moyen de les redéployer en détachements assez importants pour être efficaces sans pour autant abandonner des services policiers nécessaires.

Étant donné que la Gendarmerie royale du Canada est très occupée et coûte cher, ce petit groupe, une fois concentré, pourrait avoir un impact considérable malgré ses faibles effectifs. On constate déjà une présence policière plus visible et active là où se trouve la Patrouille routière. Un tel redéploiement pourrait aussi permettre de juger de l'utilité d'une division spécialisée dans l'exécution du code de la route laquelle, semble-t-il, coûterait moins cher que les membres de la Gendarmerie royale du Canada qui font présentement les mêmes fonctions.

M. BRANCH: Autrement dit, c'est une force policière moins dispendieuse.

L'hon. M. LOGAN: Attendez un peu. Ne vous énervez pas trop.

M. BRANCH: C'est une unité moins dispendieuse.

L'hon. M. LOGAN: Comme d'habitude, monsieur l'Orateur, l'honorable monsieur parle pour ne rien dire. Il pourrait attendre, car j'en parlerai plus tard.

Lorsque cette unité sera complètement déployée et active [illegible] qu'elle aura montré ce qu'elle peut faire, le gouvernement se trouvera devant deux options. Les effectifs de la Gendarmerie royale du Canada [illegible] se trouvent présentement affectés aux mêmes endroits pourraient être réaffectés là où la main-d'oeuvre est très débordée, ce qui rendrait la Gendarmerie royale du Canada plus efficace sans pour autant en augmenter les coûts.

D'autre part, on pourrait, [illegible] chaque membre de cette unité, réduire d'autant les effectifs de la Gendarmerie

one basis as a result of the deployment of the unit. This reduction would, of course, only affect Royal Canadian Mounted Police Highway Patrol manpower and not detachment strength. At its present strength, this one for one replacement would amount to a pure saving of approximately $650 000 per year to the taxpayers of this province.

The possible future cost implications are apparent when it is borne in mind that the present contract for Royal Canadian Mounted Police provincial police services expires March 31, 1981. The present contract requires that the province pay 56% of policing costs in the final year of the contract. In 1980-81 this amounts to $9 265 800 or approximately $26 000 per deployed Royal Canadian Mounted Police Officer, and that is only 56% of the actual cost to the taxpayers which is $46 960 per officer. In contrast, the actual cost in 1980-81 for each Highway Patrol officer deployed is $27 500.

All indications are that the federal government will be seeking to have the provinces pay a much larger percentage of costs in the new contract. At a cost split of 80/20, for example, the unit cost to the province of each Royal Canadian Mounted Police officer would be approximately $37 000 or $10 000 more per officer than the Highway Patrol. Part of the reason for this difference is, of course, the result of the broad and comprehensive training required by all Royal Canadian Mounted Police officers to perform all police functions. This is not required by a specialized unit employed in one principal area, such as highway law enforcement, where high standards may be achieved at much less cost.

merie royale du Canada qui sont affectés à la patrouille routière. Cette réduction ne toucherait évidemment que les membres de la G.R.C. qui font la patrouille routière et ne modifierait pas les effectifs du détachement. En se fondant sur les effectifs actuels, ce remplacement de un homme pour un homme entraînerait des économies simples de $650 000 par année au profit des contribuables de la province.

Pour voir ce que cela donne comme coûts, on doit se rappeler que le contrat actuel pour les services de la Gendarmerie royale du Canada dans la province prend fin le 31 mars 1981. Le contrat actuel oblige la province à payer 56% des frais de la police dans la dernière année du contrat. En 1980-1981, ce montant se chiffre à $9 265 800, soit environ $26 000 par agent déployé de la Gendarmerie royale du Canada. En outre, ce montant ne couvre que 56% des $46 960 que coûte en réalité aux contribuables chaque agent. En comparaison, chaque membre déployé de la Patrouille routière coûte $27 500 en 1980-1981.

Tout semble indiquer que le gouvernement fédéral demandera aux provinces de payer un pourcentage beaucoup plus élevé des frais dans le nouveau contrat. Si les frais sont répartis à 80/20, par exemple, la province devra payer environ $37 000 pour chaque agent de la Gendarmerie royale du Canada, soit $10 000 de plus que pour les agents de Patrouille routière. Cette différence s'explique évidemment en partie par la formation plus poussée qu'il faut donner à tous les agents de la Gendarmerie royale du Canada afin qu'ils puissent remplir toutes les fonctions policières. Ce n'est pas nécessaire dans le cas d'une unité spécialisée et chargée d'un secteur principal comme l'application du code de la route, où elle peut faire un excellent travail à beaucoup moins de frais.

The Highway Law Enforcement division has been relocated into four detachments over the past six months. These are located in Fredericton, Woodstock, Perth-Andover and Edmundston. By April 1 all detachments will be at their full complement of six officers, and these officers will be operating on a 24-hour, seven day per week basis. The number of vehicles deployed has been reduced from 25 to 17, providing three marked emergency equipped police vehicles and one unmarked vehicle per detachment. All vehicles are equipped with radar and each detachment is equipped with a breathalyzer machine. A new communications system is being installed to provide the latest in police communications capability.

As I have mentioned, the unit has been renamed the New Brunswick Highway Patrol and all members have been renamed Highway Patrol officers. A new chief of Highway Patrol assumed his duties effective February 1, upon the retirement of the former director. Of the present members of the unit, approximately 75% are former police officers from various forces; the others have acquired extensive experience within the unit itself. In the past six months all the officers have graduated from a general police sciences course specially designed for highway law enforcement activity at the Atlantic Police Academy. All officers are qualified radar operators and six are qualified breathalyzer technicians.

All the officers in the unit are presently in the process of taking firearms training under the auspices of the Saint John Police Department. This training will be supplemented by training at the Atlantic Police

La Direction d'exécution du code de la route a, au cours des six derniers mois, été répartie en quatre détachements situés à Fredericton, Woodstock, Perth-Andover et Edmundston. Au 1er avril, ces détachements auront tous des effectifs complets de six agents chacun qui assureront un service de 24 heures par jour et de sept jours par semaine. Nous avons réduit de 25 à 17 le nombre de véhicules utilisés, soit trois voitures identifiées et équipées pour les cas d'urgence et une voiture non identifiée par détachement. Toutes les voitures possèdent un radar et chaque détachement a un alcootest. Nous installons un nouveau système de communication policière afin d'offrir aux agents ce qu'il y a de mieux dans ce domaine.

Comme je disais, l'unité porte maintenant le nom de Patrouille routière du Nouveau-Brunswick et tous ses membres ont pour titre celui d'agents de la Patrouille routière. Cette patrouille a un nouveau chef qui est entré en fonctions le 1er février à la retraite de l'ancien directeur. Environ 75% des membres actuels de l'unité occupaient auparavant des fonctions policières et les autres ont acquis une vaste expérience au sein de l'unité même. Au cours des six derniers mois, tous les agents ont obtenu de l'École de police de l'Atlantique un diplôme en sciences policières avec spécialisation en exécution du code de la route. Les agents s'y connaissent tous dans l'emploi du radar et six d'entre eux sont des techniciens qualifiés dans l'usage de l'alcootest.

Les agents de l'unité suivent tous présentement des cours sur l'usage des armes à feu organisés par le service de police de Saint-Jean. Ces cours qu'ils compléteront à l'École de police de l'Atlantique et aussi

Academy and in-service training. Upon completion of this training, all officers will be equipped with sidearms. Once they are so equipped, all officers will be required to complete ongoing testing and training, at least annually, in accordance with normal policing requirements and will be subject to stringent policy with regard to the carrying and use of firearms.

It is necessary to take this step for a number of reasons, including an appreciation of the situation and climate within which police officers must operate and provision for their own safety. It is an unfortunate reality that in this day and age it is unthinkable to deploy police officers without arming them.

Mr. Speaker, I would just digress to bring to the hon. gentlemen's attention the fact that an RCMP officer was shot three times the day before yesterday in Edmonton while doing a highway patrol function.

The objective of the New Brunswick Highway Patrol is to provide a specialized law enforcement unit to police provincial highways. This encompasses the enforcement of all provincial laws relating to the use of highways and criminal code driving offences. In addition, it will enforce provisions of the Liquor Control Act, the Narcotic Control Act and the Food and Drugs Act on provincial highways.

All members of the Highway Patrol are "Police Officers", and I quote that, and as such they have the same powers, rights and authority as other police officers such as members of the Royal Canadian Mounted Police. In the case of the Highway Patrol, its principal function is to carry out law enforcement activity on

cours d'emploi. Lorsqu'ils auront terminé ces cours, les agents porteront tous une arme individuelle. Les agents armés devront, au moins une fois par année, subir les tests et suivre les cours normalement exigés des policiers. Ils devront aussi se conformer aux normes sévères relatives au port et à l'usage des armes à feu.

Cette mesure s'impose pour diverses raisons. Il faut notamment comprendre les circonstances dans lesquelles les agents de police doivent travailler et voir à leur sécurité. La triste réalité, c'est qu'il ne peut être question de nos jours de déployer des agents de police sans les armer.

Monsieur l'Orateur, j'aimerais juste m'écarter du sujet pour signaler au député qu'avant-hier à Edmonton on a tiré à trois reprises sur un agent de la GRC pendant qu'il effectuait une patrouille routière.

La Patrouille routière du Nouveau-Brunswick est une unité chargée de faire respecter la loi et maintenir l'ordre sur les routes provinciales. Elle vise à faire respecter toutes les lois provinciales relatives à l'utilisation des routes et aux infractions à la conduite automobile relevant du Code criminel. De plus, elle verra à faire respecter sur les routes provinciales les dispositions de la Loi sur la réglementation des alcools, de la Loi sur les stupéfiants et de la Loi des aliments et drogues.

Tous les membres de la Patrouille routière sont, soit dit entre guillemets, des "agents de police", et ils ont donc les mêmes responsabilités, les mêmes droits et pouvoirs que les autres agents de police, comme ceux de la Gendarmerie royale du Canada. Dans le cas de la Patrouille routière, sa principale

provincial highways as it relates to use of those highways. We recognize that in the course of performing their duties they will be confronted with situations that fall outside this role. For example, if a robbery takes place on the highway being patrolled by the Highway Patrol, it is clearly the responsibility of the Royal Canadian Mounted Police. The Highway Patrol might respond in the first instance but only to assist until the RCMP took charge. All Criminal Code offences with the exception of driving offences will be the responsibility of the Royal Canadian Mounted Police or municipal police forces, as the case may be.

The Highway Patrol, with its present complement, will initially be responsible for the Trans-Canada Highway, Route 2, from the Quebec border to Jemseg. Within a few months I am hopeful the Highway Patrol will be in a position to cover its assigned area which adds the tributary highways of Route 2 from the Quebec border to Jemseg.

All enforcement activity by the Highway Patrol is being coordinated with the Royal Canadian Mounted Police in order to avoid overlap or duplication of enforcement. Communications, patrol areas and enforcement procedures are being coordinated. Activity is also being coordinated with the local municipal police forces within the regions in which the Highway Patrol will be operating. The steps necessary to coordinate activity with the Royal Canadian Mounted Police and the municipal police forces in Edmundston, St. Leonard, Grand Falls, Hartland, Woodstock, Nackawic and Fredericton

fonction vise à faire respecter la loi et à maintenir l'ordre sur les routes provinciales pour ce qui touche à l'utilisation de ces routes. Nous reconnaissons que dans l'exécution de ses fonctions elle sera confrontée à des situations qui sont en dehors de ses attributions. Par exemple, si un vol se produit sur la route où la Patrouille routière exerce une surveillance, il est clair que cela relève de la Gendarmerie royale du Canada. La Patrouille routière pourrait intervenir immédiatement mais seulement pour prêter main forte en attendant que la GRC prenne la relève. Toutes les infractions au Code criminel sauf les infractions à la conduite automobile relèveront de la Gendarmerie royale du Canada ou des forces de l'ordre municipales, selon le cas.

La Patrouille routière et ses effectifs actuels sera d'abord chargée de surveiller la Transcanadienne, la route 2, à partir de la frontière du Québec jusqu'à Jemseg. J'espère que d'ici quelques mois elle sera en mesure de surveiller le secteur qui lui a été assigné, et qui comprend les routes secondaires rejoignant la route 2 à partir de la frontière du Québec jusqu'à Jemseg.

Toutes les activités de la Patrouille routière ayant trait à la surveillance des routes sont coordonnées avec la Gendarmerie royale du Canada, ceci afin d'éviter les chevauchements et les doubles emplois dans le service. On coordonne les activités liées aux communications, aux secteurs de surveillance et aux procédures de contrôle. Il y a aussi coordination avec les polices municipales dans les régions sous le contrôle de la Patrouille routière. Les mesures nécessaires pour coordonner les activités avec la Gendarmerie royale du Canada et les forces de l'ordre municipales d'Edmundston,

are well advanced and will be complete by April 1. The cooperation between the Highway Patrol, Royal Canadian Mounted Police and all of these municipal police departments has been excellent.

The Highway Patrol will officially assume its role on May 1, 1980.

Mr. McKAY: Are they going to have guns, Rod?

Hon. Mr. LOGAN: I just told you they are going to be issued with sidearms. Did you not hear me?

Mr. BRANCH: Machine guns too?

Hon. Mr. LOGAN: Flamethrowers.

Hon. Mr. HATFIELD: Order.

Hon. Mr. LOGAN: Probably, Mr. Speaker. The hon. gentleman asked me the question. I say probably, I don't know.

In the interim, patrol activity will take place in conjunction with further training and equipping. On May 1, all highway enforcement duties will be assumed with the exception of accident investigation. A target date for the takeover of accident investigations within the unit's jurisdiction has been set for September 1, 1980 and will be dependent on training to take place within the intervening period.

I recognize that one of the reasons the Royal Canadian Mounted Police are so highly respected is that they do not engage in party politics. It is my intention to ensure that the Highway Patrol warrants the same respect. Hiring procedures, operational policies and enforcement activity will all reflect this. High individual standards for the members will be maintained in

Saint-Léonard, Grand-Sault, Hartland, Woodstock, Nackawic et Fredericton progressent bien et elles seront mises définitivement au point d'ici le 1er avril. La coopération entre la Patrouille routière, la Gendarmerie royale du Canada et toutes les sections de la police municipale a donné d'excellents résultats.

La Patrouille routière assumera officiellement ses responsabilités le 1er mai 1980.

M. McKAY: Portera-t-elle des armes, Rod?

L'hon. M. LOGAN: Je viens de vous dire qu'on lui donnera des armes individuelles. Ne m'avez-vous pas entendu?

M. BRANCH: Des mitrailleuses aussi?

L'hon. M. LOGAN: Des lance-flammes.

L'hon. M. HATFIELD: Règlement.

L'hon. M. LOGAN: Probablement, monsieur l'Orateur. Le monsieur m'a posé la question. Je lui réponds probablement; je ne sais pas.

En attendant, elle fera sont travail tout en se formant et en s'équipant davantage. Le 1er mai, elle assumera toutes les fonctions liées à l'exécution du code de la route à l'exception des enquêtes sur les accidents. Elle devrait prendre en main les enquêtes sur les accidents le 1er septembre 1980; la date dépendra du programme de formation qui aura lieu durant la période de transition.

Je reconnais que l'on respecte tant la Gendarmerie royale du Canada notamment parce qu'elle ne fait pas de politique de parti. Je me propose de voir à ce que la Patrouille routière mérite le même respect, ce par les formalités d'embauche, les politiques opérationnelles et les activités de surveillance. Conformément à l'esprit de la Loi sur la police, on maintiendra parmi les membres de

accordance with the spirit of the New Brunswick Police Act and generally accepted levels of police training and experience. In excess of 200 applications and inquiries were received, many from serving police officers, in response to a recent advertisement to fill five vacant positions in the Highway Patrol. This will ensure that a very high standard for members will be set and maintained.

In conjunction with the deployment of the four Highway Patrol detachments, a comprehensive enforcement strategy has been worked out to enforce commercial vehicle weight restrictions, motor carrier licensing and other laws regulating commercial vehicle traffic. This strategy involves the Royal Canadian Mounted Police, municipal police forces and the New Brunswick Highway Patrol. It is anticipated that this program will greatly enhance enforcement of these provisions and thereby decrease substantially the damage to provincial highways and also reduce infractions of the Motor Vehicle Act and the Motor Carrier Act licensing provisions by commercial vehicles. These two results should combine to enhance the safety of the travelling public which, of course, is the ultimate goal of any highway enforcement program. We intend to pay much closer attention to such problems as dangerously loaded pulp and gravel trucks and other dangers apparent to the motoring public.

With regard to weight enforcement, the Highway Patrol will assume the role of lead enforcement agency

hauts niveaux d'excellence ainsi que les niveaux de formation et d'expérience policière généralement acceptés. Suite à l'annonce parue récemment pour pourvoir à cinq vacances à la Patrouille routière, on a reçu plus de 200 demandes d'emploi et de renseignements, dont bon nombre provenant d'officiers de police en exercice. Ces nombreuses demandes permettront de fixer et de maintenir un degré d'excellence très élevé parmi les membres.

En conjonction avec le déploiement de quatre détachements de la Patrouille routière, on a mis au point une stratégie complète de surveillance pour faire respecter les dispositions des lois visant les restrictions de poids des véhicules à moteur, la délivrance des permis aux transporteurs routiers et d'autres lois réglementant la circulation des véhicules commerciaux. Cette stratégie comporte la participation de la Gendarmerie royale du Canada, des forces de l'ordre municipales et de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick. On prévoit que ce programme permettra de faire respecter beaucoup mieux ces dispositions, ce qui diminuera beaucoup les dommages causés aux routes provinciales et le nombre d'infractions à la Loi sur les véhicules à moteur et à la Loi sur les transports routiers ayant trait aux véhicules commerciaux. Il devrait en résulter une plus grande sécurité sur les routes, ce qui est, bien sûr, le but ultime de tout programme d'exécution du code de la route. Nous nous proposons de nous pencher plus attentivement sur des problèmes tels que des camions dangereusement chargés de pâte et de graviers et autres dangers auxquels sont manifestement exposés les automobilistes.

Quant à l'application des restrictions de poids, la Patrouille routière jouera le rôle d'une agence

in that area of the province comprised of Department of Transportation districts 5, 6, 7, 10 and 11, basically being the western portion of the province. The Royal Canadian Mounted Police will assume the lead agency role in other districts. This enforcement activity is being enhanced by involving municipal police in weight enforcement activity and the deployment of a specialized enforcement group in the Department of Transportation using existing manpower to augment enforcement during the spring weight restriction period.

The Department of Justice intends to quickly appraise the operation of the Highway Patrol and the various enforcement strategies that have been designed in conjunction with its deployment after they have been in operation for a period of not more than 12 months to determine their enforcement and economic impact. Any further developments in this regard will be influenced by these appraisals as well as other external factors taking place over the same time period, such as the costs of Royal Canadian Mounted Police services. During the appraisal period the Highway Patrol will be augmenting existing Royal Canadian Mounted Police coverage. It is only when they have demonstrated their competence and effectiveness that replacement of Royal Canadian Mounted Police Highway Patrol responsibilities will take place. Until that time the overall responsibility for the assigned areas remains that of the Royal Canadian Mounted Police coordinated with the New Brunswick Highway Patrol.

There is not at the present time, nor has there ever been, any intention to create a provincial police force to replace the Royal Canadian Mounted Police. This could only become a possibility if a major change occurred in the federal government's

de contrôle de premier plan dans la région de la province relevant du ministère des Transports, à savoir les districts 5, 6, 7, 10 et 11, situés à l'Ouest de la province. La Gendarmerie royale du Canada jouera également ce rôle dans d'autres districts. À ces activités de contrôle viennent s'ajouter celles de la police municipale et celles d'un groupe spécialisé du ministère des Transports utilisant ses effectifs actuels pour renforcer la surveillance durant la période de printemps où sont appliquées les restrictions de poids.

Le ministère de la Justice se propose d'évaluer rapidement les activités de la Patrouille routière et ses différentes stratégies de surveillance après une période de 12 mois au plus pour déterminer leur efficacité et leurs coûts. On fera les changements voulus en tenant compte aussi de facteurs externes, comme une comparaison avec le coût des services de la Gendarmerie royale du Canada. Au cours de la période d'évaluation, des membres de la Patrouille routière iront augmenter les effectifs actuels de la Gendarmerie royale du Canada. Ce n'est que lorsqu'elle aura fait valoir sa compétence et son efficacité que la Patrouille routière prendra en main les responsabilités routières de la Gendarmerie royale du Canada. En attendant, l'ensemble des activités liées aux secteurs assignés incombe toujours à la Gendarmerie royale du Canada, en collaboration avec la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick.

On ne se propose pas et ne s'est jamais proposé de constituer une force policière provinciale pour remplacer la Gendarmerie royale du Canada. Ceci ne pourrait avoir lieu que si un changement majeur survenait dans la politique du gouvernement

policy affecting the role, or costs to the province, of the Royal Canadian Mounted Police. This, however, does not imply that the Department of Justice is not prepared to look at innovative solutions to present policing problems, both operational and economic, with a view to providing the best possible police service at the most economical cost to the citizens of New Brunswick in the future.

Mr. Speaker, as important as highway law enforcement and the issues raised about the Highway Patrol may be, I do not lose sight of other issues important to the residents of our province. To many, the problems on our highways are important, but other matters such as the increasing incidence of violent crime, robberies of small stores in our communities and the use of drugs are more important. Drug trafficking and use in our schools, shopping malls and drinking establishments is widespread and apparent to the most casual observer. Drug abuse, whether it be marijuana, chemical drugs like speed and angel dust, or cocaine is a matter of deep concern to me. Every parent of school age children and of children in university must and should be concerned about the drug problem their children are exposed to every day in their schools. This concern led me to introduce the Petty Trespass Act last year which allows great powers in barring drug peddlars from school and shopping mall property. Since the Petty Trespass Act was proclaimed in early September last year we have made an effort to acquaint school teachers and administrators with its provisions and have received a number of favourable reports that it is helping to deal with the problem when it is used.

fédéral sur le rôle de la GRC ou sur ce qu'elle coûte à la province. Toutefois, ceci ne signifie pas que le ministère de la Justice n'est pas prêt à innover pour solutionner les problèmes actuels, économiques et opérationnels, en matière de surveillance policière, en vue de fournir à la population du Nouveau-Brunswick le meilleur service de police possible et le plus rentable qui soit.

Monsieur l'Orateur, si importantes que puissent être les questions relatives à l'exécution du code de la route et à la Patrouille routière, je n'oublie pas qu'il y a d'autres questions importantes aux yeux des résidents de la province. De l'avis de beaucoup, les problèmes que posent les routes sont importants, mais d'autres questions telles que le nombre croissant d'actes criminels, les vols dans les petits magasins locaux et l'usage de drogues sont plus importantes. Le trafic de la drogue et son utilisation dans les écoles, les centres commerciaux et les débits de boissons sont très répandus comme peut s'en rendre compte l'observateur le moins averti. L'abus des drogues, que ce soit la marijuana ou des substances chimiques telles que les amphétamines, la poussière des anges ou même la cocaïne est une question qui me préoccupe au plus haut point. Tous les parents dont les enfants fréquentent l'école ou l'université doivent et devraient se préoccuper du problème auquel leurs enfants se trouvent tous les jours exposés dans les écoles, à savoir le problème de la drogue. Ce problème m'a conduit à présenter l'année dernière la Loi sur les violations mineures du droit de propriété, laquelle loi confère de vastes pouvoirs en vue d'interdire aux revendeurs de drogue l'accès aux écoles et aux centres commerciaux. Depuis

I have also made a considerable effort to resolve the problem of the jurisdictional dispute between the federal and provincial governments over who is responsible for drug enforcement and prosecutions. I believe drug trafficking is indistinguishable from any other forms of criminal activity in our communities; in fact, it causes a great deal of other forms of crime, from murder down to theft. At this very moment the Minister of Justice in Ottawa has in his possession a proposal including a New Brunswick draft agreement to resolve the jurisdictional problems in drug law enforcement. The essence of the matter is to avoid theoretical constitutional arguments and to create a more effective and coordinated system of enforcement.

The growing challenges to effective policing were recognized by the Department of Justice a number of years ago and were addressed by my colleague John Baxter, Q.C., and steps were taken to come to grips with the fundamental problem of quality in policing. Two steps are notable in this regard: the first was the enactment of the Police Act in 1977 establishing the New Brunswick Police Commission; the second step was the establishment within the Department of Justice of a Director of Policing Services in 1973.

The responsibilities of this branch of the department include:

promulgation de cette loi au début de septembre de l'année dernière, nous nous sommes efforcés de familiariser les enseignants et les administrateurs avec les dispositions de la loi et nous avons reçu un certain nombre de rapports favorables affirmant que ça aide beaucoup à solutionner le problème quand on a recours à cette mesure.

J'ai également fait bien des efforts pour résoudre le conflit de responsabilité entre les gouvernements fédéral et provincial, de l'application de la loi sur les stupéfiants et des poursuites. Je ne crois pas que le traffic des stupéfiants soit différent des autres formes d'activité criminelle dans nos localités; de fait, cela entraîne beaucoup d'autres formes de crime, depuis le meurtre jusqu'au vol. Le ministre de la Justice à Ottawa a actuellement en main une proposition incluant un projet d'entente avec le Nouveau-Brunswick pour résoudre le conflit de responsabilité dans l'application de la loi sur les stupéfiants. L'idée est d'éviter des discussions constitutionnelles théoriques et de mettre sur pied un système plus efficace et coordonné de mise en application de la loi.

Le besoin grandissant d'une politique efficace est reconnu par le ministère de la Justice depuis bien des années et a été souligné par mon collègue, John Baxter, c.r. Des mesures ont été prises pour s'attaquer au problème fondamental qui portait sur la qualité des services de police. Deux mesures sont notables à cet égard: la première était l'adoption de la Loi sur la police en 1977 créant la Commission de police du Nouveau-Brunswick; la deuxième était la création en 1973 au sein du ministère de la Justice du poste de directeur des services de police.

Cette Direction:

1. The negotiation of the provincial RCMP contract and the administration of that contract;

2. Liaison with all municipal police departments;

3. The coordination of police training including courses at the Canadian Police College in Ottawa, the Atlantic Police Academy in Charlottetown and short specialized policing courses at various locations inside this province;

4. Policy and administration of the gun control provisions of the Criminal Code;

5. Supervision of the private policing sphere, which means private investigators and security guards;

6. Enforcement of the provisions of the Liquor Control Act and Salvage Dealers Licensing Act, and

7. The administration of the Highway Patrol.

The responsibilities of the Policing Services Branch of the department have grown considerably since 1975 and it plays a key role in our efforts to foster and encourage an effective policing response to criminal activity. The work of the Police Commission is worth noting as it begins to show real effort and impact on coordination of the activities of police agencies in the province.

Mr. Speaker, I'm sorry, I don't feel well. I am unable to continue.

Mr. GRAHAM: Mr. Speaker, on a point of clarification, we don't have another speaker, so if you want to adjourn the debate - - -

Hon. Mr. HATFIELD moved adjournment of the debate.

Hon. Mr. HATFIELD moved that the House adjourn.

The House adjourned at 9.45 p.m.

---

1. Négocie le contrat provincial de la GRC et administre ce contrat;

2. Maintient les contacts avec tous les corps de police municipaux;

3. Coordonne la formation des agents de police, notamment les cours au Collège canadien de police à Ottawa, à l'École des agents de police de l'Atlantique à Charlottetown et les brefs cours spécialisés de police à divers endroits dans la province;

4. Applique et administre les clauses du Code criminel sur le contrôle des armes à feu;

5. Contrôle les agents de police privée, soit les détectives privés et les agents de sécurité;

6. Applique les dispositions de la Loi sur la réglementation des alcools et de la Loi sur les licences de brocanteurs, et

7. Administre la patrouille routière.

Les responsabilités de la Direction des services de police du ministère se sont accrues considérablement depuis 1975. Celle-ci joue un rôle-clef dans nos efforts pour favoriser et encourager une action policière efficace contre le crime. Le travail de la Commission de police mérite d'être noté car celle-ci commence vraiment à bien coordonner les activités des corps de police dans la province.

Monsieur l'Orateur, je suis désolé, je ne me sens pas bien. Je ne peux pas continuer.

M. GRAHAM: Monsieur l'Orateur, j'aimerais préciser qu'il n'y a pas d'autre orateur, aussi pourrions-nous ajourner le débat...

M. HATFIELD propose l'ajournement du débat.

M. HATFIELD propose l'ajournement.

La séance est levée à 21 h 45.

Appendix "B"

MANPOWER ADJUSTMENTS N.B.H.P./R.C.M.P.

Year	N.B.H.P. Establishment	Adjustments	R.C.M.P. Provincial Establishment	R.C.M.P. Reductions re: N.B.H.P. Expansion	R.C.M.P. Increase Unrelated to N.B.H.P. Expansion
1979-80	25[1]		359		
1980-81	25		359		
1981-82	30	5[2]	349 March '82	10 (Quebec-Jemseg)	
1982-83	44	14	360 April '82 352 July '82	8 (Lateral T.C.H.)	11[4]
			346 March '83	6 (Jemseg-Sussex)	
1983-84	59	15[3]	332 June '83	14 (Sussex to Nova Scotia)	
1984-85	96	37	295	37 (Northeast)	
1985-86	111	15	280	15 (Southwest)	
TOTAL	111	86		90	11

1. Transferred from Department of the Provincial Secretary.
2. Addition for commercial vehicle and weight enforcement not performed by R.C.M.P.
3. Includes position of Deputy Chief.
4. Increase required for R.C.M.P. general policing duties.

Appendix "C"

TABLE I

COMPARATIVE COST PER OFFICER

Fiscal[1] Year	N.B.H.P. Cost/Officer ($)	R.C.M.P.[2] Total Cost/ Officer ($)	Contract %	R.C.M.P. Provincial Cost Officer ($)	Adjusted[3] R.C.M.P. Provincial Cost/officer
1980-81	38,200	45,286	56%	25,360	33,813
1981-82	46,900	53,750	56%	30,100	40,133
1982-83	50,740[4]	63,000	57%	36,000	48,000
1983-84[5]	43,200	63,000	58%	36,540	48,720
1984-85	43,200	63,000	59%	37,100	49,466
1985-86	43,200	63,000	60%	37,800	50,400
1990-91	43,200	63,000	70%	44,100	58,800

1. Cost figures for 1980-81 and 1981-82 are based on actual costs incurred.

2. Cost figures relating to the R.C.M.P. are based on information received from R.C.M.P. Budgeting and Accounting Systems, Ottawa.

3. Approximately 25% of the time of members of the R.C.M.P. Provincial Policing contract force is spent on federal matters. This figure represents the actual cost per officer to the Province based on 75% of the time being spent on provincial matters.

4. Cost per officer in 1982-83 includes additional one-time, start-up and overtime costs resulting from expansionary phases implemented during this fiscal year. Such costs would not be incurred in a normal operating year.

5. Estimated cost in 1982-83 dollars.

TABLE II

COST OF NEW BRUNSWICK HIGHWAY PATROL EXPANSION VS. SAVINGS FROM R.C.M.P. REDUCTIONS

Fiscal[1] Year	Contract %	N.B.H.P.[2] Cost($)	R.C.M.P. Deducations[3] Savings ($)	Net Cost(Saving) ($)
1982-83	57%	1,750,500[4]	594,000	1,156,500
1983-84	58%	2,550,700	1,300,824	1,249,876
1984-85	59%	4,147,200	2,787,750	1,359,450
1985-86	60%	4,795,200	3,402,000	1,393,200
1990-91	70%	4,795,200	3,969,000	826,200

1. Costs using 1982-83 dollars.

2. New Brunswick Highway Patrol cost projections use 1983-84 as base year since the budget prepared for 1983-84 provides a larger base of 59 uniformed officers upon which to calculate costs. Furthermore, the figures for 1983-84 are based on a detailed budget formulated on unit costing. The cost per officer figure for 1982-83 does not realistically reflect costs which would be expected to continue in subsequent years, including as it does, one-time, start-up and overtime costs resulting from expansionary phases implemented during the fiscal year.

3. R.C.M.P. cost projections use 1982-83 as a base year. Figures based on information received from R.C.M.P. Budget and Accounting Systems, Ottawa.

4. Costs associated with the New Brunswick Highway Patrol expansion from Sussex to the Nova Scotia Border deleted.

TABLE III

PROVINCIAL POLICING COST[1]

Fiscal Year	Combined R.C.M.P./N.B.H.P. Operations			R.C.M.P. only operations at pre-reduction level	
	R.C.M.P. Contract Cost with Reductions[2] ($)	N.B.H.P. Cost ($)	Provincial Policing Cost (RCMP & NBHP) ($)	Provincial Policing Cost (RCMP only) ($)	Contract %
1982-83	12,906,000	1,750,000	14,656,500	13,500,000[3]	57%
1983-84	12,199,176	2,550,700	14,749,876	13,736,841	58%
1984-85	10,712,250	4,147,200	14,859,540	13,973,683	59%
1985-86	10,098,000	4,795,200	14,893,200	14,210,526	60%
1990-91	11,781,000	4,795,200	16,576,200	16,578,947	70%

1. Based on 1982-83 dollars.

2. Reductions in R.C.M.P. provincial policing establishment relating to New Brunswick Highway Patrol expansion of fourteen in 1983-84, 37 in 1984-85, and 15 in 1985-86.

3. R.C.M.P. contract cost without reductions in establishment from 1991-92 strength, i.e. 359 regular members.

TABLE IV

NEW BRUNSWICK HIGHWAY PATROL
REVENUE[1]

Fiscal Year	Motor Vehicle Act Motor Carrier Act Motorized Snow Vehicles Act	Liquor Contol Act	Criminal Code	Total
1979-80	185,147			185,147
1980-81	267,253	5,050	550[2]	272,853
1981-82	394,681	8,600	39,650	442,931
1982-83[3]	345,148	14,175	105,254	464,577

1. Voluntary Penalties and fines collected either by New Brunswick Highway Patrol or by courts as a result of New Brunswick Highway Patrol action.

2. New Brunswick Highway Patrol began enforcement of Criminal Code provisions, July 1981.

3. Estimated figures.

Appendix "D"

material relevant to this motion was read up to page 20, at which time I could not continue. I will not abuse the rules of the House or attempt to embarrass the Speaker by repeating what has already been said.

Documents Tabled

I would like to lay upon the table of the House the first 20 pages of my remarks which were delivered and which contain the sum total of what I said on Thursday last, not just those extracts the hon. learned gentleman has seen fit to take out of those remarks.

Debate on Motion

Mr. Speaker, in looking at the notice of motion, I am directed to the fifth preamble which says:

> "AND WHEREAS the hiring and posting of police officers must be done in a manner that instills public confidence in the independence and integrity of the administration of justice;"

I wish to assure all members that I too have a concern with the possibility that a police agency in this province might be, or might appear to be, the subject of party political hiring tests or direction. I share this apprehension and am cognizant of the potential abuses which could arise from such a situation. I do believe that a fundamental value and advantage of the policing service of the RCMP is the fact that we are all assured that that organization is beyond party political interference or direction. I am sure that the attorneys general of all other provinces in our country are aware of this value and endeavour to ensure that the same standards apply to

Chambre et j'ai lu la plupart de mes observations à propos de la motion, jusqu'à la page 20, moment où j'ai dû m'arrêter. Je n'abuserai pas du Règlement de la Chambre et n'essaierai pas de gêner l'Orateur en me répétant.

Dépôt de documents

J'aimerais déposer sur le bureau de la Chambre les 20 premières pages de mon discours, pages que j'ai prononcées et qui comprennent mes propos de jeudi dernier, non pas seulement les passages que le distingué député a jugé bon de citer.

Débat sur la motion

En examinant l'avis de motion, monsieur l'Orateur, j'aperçois le cinquième préambule:

> ATTENDU que l'embauche et l'affectation des agents de police doivent se faire de façon à donner confiance à la population dans l'impartialité et l'intégrité de l'administration de la justice;

Je tiens à assurer à tous les députés que je m'inquiète moi aussi de la possibilité qu'un corps de police de la province soit ou paraisse être l'objet d'embauches ou d'interventions politiques. Je partage cette appréhension et je me rends compte des abus qui pourraient survenir. Je crois fermement qu'un mérite fondamental et un gros avantage des services de la GRC, c'est le fait que nous savons tous que cet organisme est au-dessus de l'ingérence ou de l'intervention des partis politiques. Je suis sûr que les procureurs généraux de toutes les autres provinces du pays reconnaissent cette qualité importante et essaient de s'assurer que le même

other policing agencies. Because of this factor, I concluded some time ago that specific steps should be taken to ensure the total exclusion of any political consideration in the hiring of the New Brunswick Highway Patrol. To that end, I have recently arranged for the establishment of a selection board to review applications for employment with the Highway Patrol to assure that these applications are considered solely from the point of view of merit and ability.

It has already been indicated that there are at the present time five vacancies in the Highway Patrol which will be filled during the months of April and May. In response to public advertisement of these vacancies, we have received in excess of 200 applications and inquiries. The applications were reviewed by the Civil Service Commission to determine which applicants have the necessary qualifications. As a result of that process, it has been determined that 25 applicants have the basic requirements for the positions.

With the agreement of the Civil Service Commission, a selection board has been constituted consisting of the Chief of the Highway Patrol, a nominee of the New Brunswick Police Commission and a nominee of the New Brunswick Association of Chiefs of Police. The applicants will be interviewed by the selection board and that board will determine which of the applicants is qualified for appointment. An eligibility list will then be prepared by the Civil Service Commission, based on the selection board's advice. This eligibility list will rank each of the applicants in the order in which the selection board considers the applicants to be best suited for the job.

étalon s'applique aux autres corps de police. De ce fait, j'ai conclu il y a un certain temps qu'il faudrait prendre des mesures précises pour s'assurer que l'embauche de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick se fasse sans aucune considération d'ordre politique. Par conséquent, j'ai récemment prévu la création d'un conseil de sélection pour étudier les demandes d'emploi dans la Patrouille routière afin de s'assurer qu'elles soient étudiées du seul point de vue du mérite et des compétences.

On a déjà annoncé qu'il existe actuellement cinq postes vacants qui seront remplis au cours des mois d'avril et de mai. Nous avons reçu plus de 200 demandes à la suite de l'avis de concours. La Commission de la Fonction publique les a étudiées afin de déterminer quels candidats ont les compétences nécessaires. On a ainsi décidé que 25 candidats répondaient aux critères de base.

Avec l'autorisation de la Commission de la Fonction publique, un comité de sélection comprenant le chef de la Patrouille routière, un représentant de la Commission de police du Nouveau-Brunswick et un représentant de l'Association des chefs de police du Nouveau-Brunswick, a été formé. Les candidats seront interviewés par le comité de sélection, qui déterminera lesquels sont qualifiés pour le poste. Une liste d'admissibilité sera alors préparée par la Commission de la Fonction publique d'après les recommandations du comité de sélection. Cette liste d'admissibilité classera chaque candidat dans l'ordre selon lequel le comité de sélection le considère apte à remplir le poste.

I have given my undertaking that appointments to the Highway Patrol will be made in the order in which the names appear on the list prepared by the selection board and forwarded to the deputy minister by the Civil Service Commission. This process may be distinguished from the normal position in which the department may select any person from the eligibility list regardless of what order the name appears on that list. In the event that an individual declines the job offered to him with the Highway Patrol, the next name on the list will be selected.

I believe that through a process of employing a completely objective selection board and by accepting the recommendations of the Civil Service Commission, we will be assured that individuals appointed to the New Brunswick Highway Patrol will be of high calibre, and that the appointments will be based on the ability and merits of the individual without regard to any other consideration.

Mr. Speaker, the general tenor of the motion suggests that I and the government have no faith in the Royal Canadian Mounted Police. The remarks of the hon. gentleman certainly suggest that it is my intention to get rid of the Royal Canadian Mounted Police. I would like, for the umpteenth time, to try to set that fear to rest. I have the highest regard for the efficiency of the Royal Canadian Mounted Police, for the members thereof, and for the force as a force. There is no intention on my part or on the part of the government of New Brunswick, nor have there ever been any discussions within the Executive Council about getting rid of the Royal Canadian Mounted Police in this province.

Together with the oft-repeated suggestion that it is my intention to

J'ai promis que les nominations à la Patrouille routière suivraient l'ordre de la liste préparée par le comité de sélection et envoyée au sous-ministre par la Commission de la Fonction publique. Cette approche ne correspond peut-être pas à la pratique habituelle selon laquelle le ministère peut choisir n'importe quelle personne sur la liste d'admissibilité sans tenir compte de l'ordre dans lequel les noms apparaissent sur cette liste. Au cas où une personne décline l'emploi qui lui est offert au sein de la Patrouille routière, le nom suivant sur la liste sera choisi.

Je crois qu'en passant par un comité de sélection tout à fait objectif et en acceptant les recommandations de la Commission de la Fonction publique, nous aurons l'assurance que les personnes nommées à un poste au sein de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick seront très compétentes et que les nominations seront basées uniquement sur les qualités et le mérite.

Monsieur l'Orateur, le sens général de la motion semble indiquer que le gouvernement et moi n'avons pas confiance en la Gendarmerie royale du Canada. Les commentaires du député laissent certainement croire que j'ai l'intention de me débarrasser de la Gendarmerie royale du Canada. J'aimerais, pour la nième fois, essayer d'apaiser cette crainte. J'apprécie au plus haut point la compétence de la Gendarmerie royale du Canada, ses membres, et ce corps policier en tant que tel. Il n'est de l'intention ni du gouvernement du Nouveau-Brunswick, ni de moi-même, et il n'en a jamais été question au sein du Conseil exécutif, de se débarrasser de la Gendarmerie royale dans la province.

On a répété maintes et maintes fois que j'avais l'intention de créer

establish a provincial police force and consequently abolish the use of the Mounted Police in this province, there is an innuendo that I do not appreciate the nature and the quality of the Royal Canadian Mounted Police. I would like to advise you, Mr. Speaker, and this House that I have had a long association with the Mounted Police, both professionally and otherwise. I well remember on many occasions attending the barracks in Saint John prior to World War II when Staff Sergeant Bill Williams was the NCO in charge, and that wasn't yesterday. The barracks in those days were on Charlotte Street. I remember when they moved to Chipman Hill and subsequently to Douglas Avenue. I remember in 1938 or possibly 1939 accompanying Don Carrol, who then was a constable, and subsequently Company Sergeant Major in the Halifax division, when he took an RCMP boat down to Campobello.

I should point out that during the Second World War, the First Canadian Provost Company was made up of members of the RCMP Police exclusively, and when I was stationed in North Africa the Assistant Provost Martial was an ex-Mounted Policeman. During my service in Italy I was in contact on occasion with provost officers - and I would like to say that those were proper contacts, I wasn't under charge - and many of those were ex-Mounted Policemen. Also, during my university days, some of my classmates were ex-Mounted Policemen.

un corps de police provincial et d'abolir par conséquent les services de la GRC dans la province. En même temps, on semble insinuer que je n'apprécie pas la nature et la qualité générales de la Gendarmerie royale du Canada. Je voudrais vous dire, à vous-même et à la Chambre, monsieur l'Orateur, que j'ai des relations avec la GRC depuis longtemps, à la fois sur le plan professionnel et sur les autres. Je me rappelle très bien être allé maintes et maintes fois aux casernes de Saint-Jean avant la Seconde Guerre mondiale lorsque le sergent d'état-major Bill Williams était sous-officier responsable, et cela ne date pas d'hier. Les casernes, en ce temps-là, étaient situées dans la rue Charlotte. Je me souviens lorsqu'elles ont été déménagées dans Chipman Hill et dans l'avenue Douglas par la suite. Je me souviens d'avoir accompagné en 1938 ou 1939 Don Carrol, alors gendarme, et par la suite sergent major de compagnie au sein de la division d'Halifax, lorsqu'il a amené un bateau de la GRC à Campobello.

Je devrais préciser que pendant la Seconde Guerre mondiale, la première compagnie de prévôté canadienne était composée exclusivement de membres de la GRC, et lorsque j'étais posté en Afrique du Nord, le prévôt adjoint était un ancien membre de la GRC. Pendant mon service en Italie j'ai été à quelques reprises en contact avec des prévôts -- et je voudrais dire que ce furent de bons contacts, je n'étais pas poursuivi par la justice -- et plusieurs d'entre eux étaient des anciens membres de la GRC. De même, pendant mes années universitaires, quelques-uns de mes compagnons de classe étaient des anciens membres de la GRC.

Mr. Speaker, when my brother was drowned in the St. John River in 1938 it was a Royal Canadian Mounted Police officer who grasped a crowbar and dove to the bottom of the river in an attempt to find his body, and it was a Mounted Policeman who subsequently did find his body.

For the period of almost 20 years that I was in active practice of law, I had close associations with the Mounted Police, both from the prosecution side and the defense side. Since assuming the office of Attorney General, I have worked very closely with the Mounted Police on many different subjects and levels.

I believe, Mr. Speaker, that I have as good an appreciation of the Mounted Police as any member of the Legislature, and this taker into account those ex-members amongst our number. If games are being played by members opposite, may I say that this is too serious a matter for political gamesmanship and I think it is time for them to show some sense of responsibility.

Mr. Speaker, the hon. and learned gentleman made some to-do about what would happen, in certain given circumstances, along that area of highway patrolled by the Highway Patrol. I have said before and I will say again - and I am certain that as a practicing barrister he is well aware of this - these people are peace officers and I am certain the hon. and learned gentleman knows the duties of a peace officer.

He says no other jurisdiction is going this route; he has checked and found they have rejected out of hand a provincial police force. I don't doubt that in the least, and I reject out of hand a provincial police force as well. I can tell the hon. gentleman and members of this House that there are other jurisdictions with whom we have been in contact as late

Monsieur l'Orateur, lorsque mon frère s'est noyé dans le fleuve Saint-Jean en 1938, c'est un membre de la GRC qui a saisi un levier et plongé au fond du fleuve pour essayer de retrouver son corps et c'est un membre de la GRC qui l'a trouvé par la suite.

Pendant mes 20 années ou presque d'exercice, j'ai eu des relations étroites avec la GRC, à la fois comme avocat de la Couronne et comme avocat de la défense. Depuis que j'occupe le poste de procureur général, j'ai travaillé en étroite collaboration avec la GRC sur de nombreux sujets et à de nombreux niveaux.

Je crois, monsieur l'Orateur, que j'apprécie autant la GRC que n'importe quel autre député de la Chambre, y compris les anciens membres qui se trouvent parmi nous. Si les députés d'en face s'adonnent à de petits jeux, permettez-moi de dire que c'est une question trop sérieuse pour des jeux politiques et je pense qu'il est temps qu'ils fassent preuve d'un peu de responsabilité.

Monsieur l'Orateur, l'honorable et éminent député se demande ce qui arriverait, dans certains cas, dans le territoire couvert par la Patrouille routière. Je l'ai déjà dit et je le dirai encore une fois -- et je suis certain qu'exerçant lui-même le droit, il est bien au courant -- ce sont des agents de la paix et je suis certain que le député connaît les fonctions d'un agent de la paix.

Il dit qu'aucun autre gouvernement ne va dans cette direction; il a vérifié et découvert qu'ils ont rejeté du revers de la main l'idée d'un corps de police provincial. Je n'en doute pas du tout et je rejette moi aussi du revers de la main un corps de police provincial. Je peux dire au député et à mes autres collègues de la Chambre que d'autres

at this week that are extremely interested in what we are doing, why we are doing it, how we are doing it and what the results are. I cannot accept the premise put forward by the hon. and learned gentleman that New Brunswick should never do anything first, that we should always wait for somebody else to do it. And that is what he said: "Why do we have to be first? Why do we have to do it?"

I was interested, Mr. Speaker, to hear the hon. and learned gentleman speak of CHiPs. I have been in touch with Glen Craig, Commissioner of the California Highway Patrol, and I have discussed with him matters of a common nature. I told him I didn't think I could compare a 26-man patrol in New Brunswick with the 6000-man patrol in California, but when I told him what our people will be doing and the area of road, he told me that in the state of California, not on the great freeways but up in the mountains, they had about the same number of men covering about the same length of highway and doing much the same type of work. Mr. Speaker, I know Commissioner Craig quite well, and if the hon. gentlemen of this House would like, I would be only too pleased to invite him here and he could talk to them.

Mr. Speaker, I will take up no more time of the House. I am sorry to say that in my view, the motion proposed by the hon. gentleman is not really asking us to renew the Mounted Police contract; rather, it is a condemnation of the Highway Patrol. As I said earlier, I believe the hon. and learned gentleman in essence

gouvernements avec lesquels nous sommes entrés en contact cette semaine encore sont très intéressés à ce que nous faisons, aux raisons pour lesquelles nous le faisons, à la façon dont nous le faisons et aux résultats. Je ne peux pas accepter le principe que l'honorable et distingué député a avancé selon lequel le Nouveau-Brunswick ne devrait jamais rien faire en premier, mais toujours attendre que quelqu'un d'autre le fasse. Et c'est ce qu'il a dit: "Pourquoi faut-il que nous soyons les premiers? Pourquoi faut-il le faire?"

J'étais intéressé, monsieur l'Orateur, d'entendre le député parler de CHiPS. Je suis entré en contact avec Glen Craig, commissaire de la patrouille routière de la Californie, et j'ai discuté avec lui de questions d'intérêt commun. Je lui ai dit que je ne pensais pas pouvoir comparer une patrouille de 26 hommes au Nouveau-Brunswick avec une patrouille de 6000 hommes en Californie, mais lorsque je lui ai décrit les fonctions de nos agents et le territoire qu'ils couvriraient, il m'a dit que dans l'État de Californie, non pas sur les grandes autoroutes, mais dans les montagnes, à peu près le même nombre d'hommes couvrent à peu près les mêmes distances et effectuent à peu près le même type de travail. Monsieur l'Orateur, je connais très bien le commissaire Craig et si les députés le désirent, je serais très heureux de l'inviter ici pour leur parler.

Monsieur l'Orateur, je ne prendrai pas davantage le temps de la Chambre. Je suis désolé de dire qu'à mon avis la motion proposée par le député ne nous demande pas vraiment de renouveler le contrat de la GRC; elle constitue plutôt une condamnation de la Patrouille routière. Comme je l'ai dit plus tôt, je crois que

discredited his own motion. I told him privately beforehand that we would support this motion, and we do so for a very simple reason: we intend to enter into a contract with the Royal Canadian Mounted Police for a continuation of service.

Thank you, Mr. Speaker.

Mr. ROUSSEL: Mr. Speaker, I rise now to say that as the seconder of this motion, I am very surprised and disappointed at the remarks made by the Hon. Minister of Justice. First, I would like to say that in my experience in this House I have never seen this happen before but there is always something new and somewhere along the way, precedents are established.

The hon. minister tabled 20 pages of his speech. I have a document here that contains 20 pages and the heading is exactly the same, but after the hon. minister rose, he skipped one or two pages and finished off about his experience with former members of the RCMP and a trip to Campobello. I think there must have been more than one Mounted Policeman along, unless the Hon. Minister of Justice was acting as an engineer, pilot or navigator.

Hon. Mr. LOGAN: On a point of order, Mr. Speaker, it was not that kind of boat.

Mr. ROUSSEL: I know what kind of boat it was, Mr. Speaker.

I take strong exception to the minister's remarks in his speech. At the outset he said: "I am continuously amazed at the misconceptions the members of the media accept. They refuse to take as fact statements made by members of government." I am not trying to protect the media; they can do that themselves. The minister says l'honorable et distingué député a surtout mis en doute sa propre motion. Je lui avais dit en privé au préalable que nous allions appuyer cette motion, et nous le faisons pour la simple raison que nous avons l'intention de reconduire notre contrat avec la Gendarmerie royale du Canada.

Merci, monsieur l'Orateur.

M. ROUSSEL: Monsieur l'Orateur, je prends la parole pour dire qu'en tant que second proposeur de cette motion, je suis très surpris et très déçu des commentaires faits par le ministre de la Justice. Premièrement, j'aimerais dire que c'est, à mon avis, la première fois que cela se produit à la Chambre, mais il y a toujours quelque chose de nouveau et parfois, en cours de route, des précédents sont créés.

Le ministre a déposé 20 pages de son discours. J'ai un document ici qui contient 20 pages et le titre est exactement le même, mais, après avoir pris la parole, le ministre a sauté une ou deux pages et terminé sur son expérience avec les anciens membres de la GRC et un voyage à Campobello. Je pense qu'il devait y avoir plus d'un membre de la GRC à bord à moins que le ministre de la Justice était ingénieur, pilote ou navigateur.

L'hon. M. LOGAN: En rappel au Règlement, monsieur l'Orateur, il ne s'agissait pas de ce genre de bateau.

M. ROUSSEL: Je sais de quel genre de bateau il s'agissait, monsieur l'Orateur.

Je suis très indigné par les remarques du ministre dans son discours. Au début, il disait: "Les malentendus véhiculés par les médias me surprennent continuellement. Ils refusent d'accepter la véracité des déclarations des membres du gouvernement." Je ne cherche pas à défendre les médias, ils peuvent le faire

Appendix "E"

17.8(1) A police force to be known as the New Brunswick Highway Patrol is hereby established.

17.8(2) The Lieutenant-Governor in Council may appoint a Chief of the New Brunswick Highway Patrol who shall be responsible to the Minister.

17.8(3) The Chief of the New Brunswick Highway Patrol is the chief executive officer of the police force and shall have all necessary powers to direct the police force in carrying out its duties and responsibilities.

17.8(4) There may be appointed in accordance with the *Civil Service Act*, as modified by this section, members of the New Brunswick Highway Patrol, and any person so appointed shall be deemed to have been appointed as a police officer under this Act.

17.8(5) There shall be an eligibility board composed of

(a) the Chief of the New Brunswick Highway Patrol, as chairman,

(b) a person appointed by the New Brunswick Association of Chiefs of Police, and

(c) a person appointed by the New Brunswick Police Commission,

whose function shall be to examine applicants for appointment as members of the New Brunswick Highway Patrol, other than as Chief, and to determine their suitability for such an appointment.

17.8(6) The eligibility board established under subsection (5)

(a) shall be the board of examiners for purposes of section 11 of the *Civil Service Act*, and

(b) shall perform the functions of the Civil Service Commission prescribed in section 13 and subsections 14(1) and 16(4) of the *Civil Service Act*,

with respect to the appointment of persons as members of the New Brunswick Highway Patrol, other than as Chief.

17.8(1) Est créé par les présentes, un corps de police connu sous le nom de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick.

17.8(2) Le lieutenant-gouverneur du conseil peut nommer un chef de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick qui est responsable devant le Ministre.

17.8(3) Le chef de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick est le premier dirigeant du corps de police et est investi de tous les pouvoirs nécessaires pour diriger celui-ci dans l'exercice de ses fonctions et attributions.

17.8(4) Il peut être nommé conformément à la *Loi sur la Fonction publique*, telle que modifiée par le présent article, des membres de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick et toute personne ainsi nommée est censée avoir été nommée à titre d'agent de police en vertu de la présente loi.

17.8(5) Il est constitué un comité d'admissibilité dont la fonction consiste à examiner les candidats et à évaluer leur aptitude au poste de membre de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick, à l'exclusion du poste de chef, compose

a) du chef de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick, en qualité de président,

b) d'une personne nommée par l'Association des chefs de police du Nouveau-Brunswick, et

c) d'une personne nommée par la Commission de police du Nouveau-Brunswick.

17.8(6) Le comité d'admissibilité constitué en vertu du paragraphe (5)

a) est le jury d'examen aux fins de l'article 11 de la *Loi sur la Fonction publique*, et

b) exerce les fonctions de la Commission de la Fonction publique prévues à l'article 13 et aux paragraphes 14(1) et 16(4) de la *Loi sur la Fonction publique*

à l'égard de la nomination des personnes à titre de membre, à l'exclusion du poste de chef de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick.

17.8(7) Notwithstanding subsection 14(1) of the *Civil Service Act*, the Deputy Attorney General shall select qualified applicants for appointment in order of merit, unless in his opinion an applicant is unsuitable for appointment, in which case he shall refer the matter back to the eligibility board for review prior to making the appointment.

17.8(8) The Deputy Attorney General may designate as a member of the New Brunswick Highway Patrol a person who was the object of a designation under subsection 15(1) of the *Motor Vehicle Act* that remains valid and subsisting at the time of

(a) the coming into force of this subsection, and

(b) the designation authorized by this subsection,

and who, at the coming into force of this subsection, was actively engaged in highway law enforcement under the direction of the Minister, and any person so designated shall be deemed to have been appointed a member of the New Brunswick Highway Patrol and a police officer under this Act.

17.8(9) A person designated under subsection (8) shall subscribe to the oath of office prescribed for purposes of paragraph 15(b) before a judge of the Provincial Court before assuming his responsibilities as a member of the New Brunswick Highway Patrol. 1981, c.59, s.14.

17.9(1) The Chief of the New Brunswick Highway Patrol may appoint to the police force auxiliary police officers but shall not appoint auxiliary police officers

(a) to perform on a regular basis the work that would otherwise be performed by a member of the New Brunswick Highway Patrol, or

(b) to perform the work of a member of the New Brunswick Highway Patrol during a lawful strike or lock-out.

17.9(2) An auxiliary police officer shall act only when accompanied by or under the supervision of a police officer or a member of the Royal Canadian Mounted Police and when so acting is charged with the responsibilities and has the powers and immunities of a police officer.

17.9(3) A member of the New Brunswick Highway Patrol, and an auxiliary police officer appointed under subsection (1), shall be deemed, in respect of any tort committed in the performance or purported performance of his responsibilities under section 12, to be an agent of the Crown for purposes of the *Proceedings Against the Crown Act*. 1981, c.59, s.14.

17.8(7) Nonobstant le paragraphe 14(1) de la *Loi sur la Fonction publique*, le procureur general adjoint choisit par ordre de merite les candidats qualifies pour la nomination, a moins qu'à son avis, un candidat ne convienne pas pour la nomination, auquel cas il doit renvoyer la question devant le comité d'admissibilité pour revision avant d'effectuer la nomination.

17.8(8) Le procureur general adjoint peut designer comme membre de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick une personne qui etait l'objet d'une nomination conforme au paragraphe 15(1) de la *Loi sur les vehicules a moteur*, et valide et actuelle au moment de

a) l'entree en vigueur du present paragraphe, et

b) autorisee par le present paragraphe,

et qui s'occupait effectivement de l'execution des lois routières sous la direction du Ministre au moment de l'entree en vigueur du present paragraphe; et toute personne ainsi designee est reputée avoir ete nommee membre de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick et agent de police en vertu de la presente loi.

17.8(9) Une personne designee en vertu du paragraphe (8) doit prêter le serment d'entrée en fonction prescrit aux fins de l'alinea 15b) devant un juge de la Cour provinciale, avant d'assumer ses responsabilites a titre de membre de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick. 1981, c.59, art.14.

17.9(1) Le chef de la Patrouille routiere du Nouveau-Brunswick peut nommer au corps de police des agents de police auxiliaires, sauf si la nomination les destine seulement

a) à exercer les fonctions qui seraient normalement exercees par un membre de la Patrouille exercées du Nouveau-Brunswick, ou

b) a exercer les fonctions des membres de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick au cours d'une grève ou d'un lock-out legal.

17.9(2) Un agent de police auxiliaire ne peut exercer ses fonctions que lorsqu'il est accompagne ou sous le contrôle d'un agent de police ou d'un membre de la Gendarmerie royale du Canada; il a toutefois, lorsqu'il agit ainsi les mêmes attributions, pouvoirs et immunites qu'un agent de police.

17.9(3) Un membre de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick et un agent de police auxiliaire nommé en application du paragraphe (1) sont reputés être des representants de la Couronne aux fins de la *Loi sur les procédures contre la Couronne*, à l'égard de tout délit civil commis dans l'exercice ou l'exercice présumé de leurs fonctions conformement à l'article 12. 1981, c.59, art.14.

REGULATION 80-60

under the

POLICE ACT

Filed May 29, 1980

Under section 20 of the *Police Act*, the New Brunswick Police Commission makes the following regulation:

Under section 20 of the *Police Act*, the Minister of Justice approves the following regulation:

Appointment of members of a police force

1 To qualify for appointment as a member of a police force a person shall

(a) have reached the full age of 19 years,

(b) be a Canadian citizen or a landed immigrant,

(c) subject to sections 2, 3, 4 and 5, be a graduate of the Police Technology Program at the Atlantic Police Academy, or a graduate of a comparable training course offered at a police training institute approved by the Commission,

(d) not have been convicted of an offence under the *Criminal Code* (Canada), as amended from time to time, the *Narcotic Control Act* (Canada), as amended from time to time, or the *Food and Drug Act* (Canada) as amended from time to time, or if convicted shall have received a pardon, and

(e) be of good character and habits.

2 Notwithstanding paragraph 1(c), a person may be appointed as a police officer if he has a minimum of three years satisfactory full time service as a member of any police force in Canada and if such period of service was terminated not more than two years prior to the date of the appointment.

RÈGLEMENT 80-60

établi en vertu de la

LOI SUR LA POLICE

Déposé le 29 mai 1980

En vertu de l'article 20 de la *Loi sur la police*, la Commission de police du Nouveau-Brunswick établit le règlement suivant

En vertu de l'article 20 de la *Loi sur la police*, le ministre de la Justice approuve le règlement suivant:

Nomination des membres d'un corps de police

1 Seules peuvent être nommées agents de police les personnes qui:

a) ont 19 ans révolus,

b) sont citoyens canadiens ou immigrants reçus,

c) sous réserve des articles 2, 3, 4 et 5, sont diplômées de l'Atlantic Police Academy après y avoir suivi le cours intitulé Police Technology Program ou diplômées d'une autre école de police approuvée par la Commission et dispensant un cours semblable,

d) n'ont pas été déclarées coupables d'une infraction au *Code Criminel* (Canada), à la *Loi sur les stupéfiants* (Canada) ou à la *Loi des aliments et drogues*, (Canada) tels qu'ils sont modifiés à l'occasion, ou si elles ont été déclarées coupables, elles ont obtenu un pardon, et

e) ont une bonne réputation et de bonnes moeurs.

2 Nonobstant l'alinéa 1c), une personne peut être nommée agent de police si elle a servi à plein temps de façon satisfaisante durant trois ans au moins comme membre d'un corps de police au Canada et si cette période de service s'est achevée au plus deux ans avant la date de la nomination.

3 Notwithstanding paragraph 1(c), a person may be appointed as a police officer if he has been a member of the Canadian Forces, has graduated from the Canadian Military Police School and has a minimum of three years satisfactory full time service as a member of the Canadian Military Police, if such period of service was terminated not more than two years prior to the date of the appointment.

4 Notwithstanding paragraph 1(c), a cadet undergoing training while registered at an institution referred to in paragraph 1(c) may undergo job training not exceeding four months on a police force.

5 Notwithstanding paragraph 1(c), a student may be employed by a police force for a period of service not exceeding four months in any twelve month period.

3 Nonobstant l'alinéa 1c), une personne peut être nommée agent de police si elle a été membre des forces canadiennes, est diplomée de l'Ecole de la police militaire du Canada et a servi de façon satisfaisante pendant trois ans au moins à plein temps en tant que membre de la police militaire canadienne, si cette période de service s'est achevée au plus deux ans avant la date de la nomination.

4 Nonobstant l'alinéa 1c), un cadet effectuant un entraînement pendant qu'il est inscrit dans une institution visée à l'alinéa 1c) peut effectuer un entraînement professionnel ne dépassant pas quatre mois dans un corps de police.

5 Nonobstant l'alinéa 1c), un étudiant peut être employé dans un corps de police pendant une période de service de quatre mois au plus dans toute période de douze mois.

PATROUILLE ROUTIÈRE du NOUVEAU-BRUNSWICK

Services de maintien de l'ordre
Ministère de la Justice
Province du Nouveau-Brunswick

Juin 1983

SOMMAIRE

PAGE

ENONCE DE PRINCIPES 1

HISTORIQUE 1

AVANTAGES DE LA PATROUILLE ROUTIERE DU NOUVEAU-BRUNSWICK..... 6

- Application de lois spéciales 6
- Accroissement de la présence de la police sur les routes 7

EXTENSION DE LA PATROUILLE ROUTIERE A L'ECHELLE DE TOUTE LA PROVINCE 9

- Etape I 9
- Etape II 9
- Etape III 10
- Système de radiocommunications 11

EFFETS DE L'EXTENSION DE LA PATROUILLE ROUTIERE DU NOUVEAU-BRUNSWICK SUR L'EFFECTIF DE LA GRC DANS LA PROVINCE 13

- Extension de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick 13
- Diminution de l'effectif de la GRC dans la province 15
- Rôles respectifs des services de maintien de l'ordre 18

IMPACT ECONOMIQUE DE LA PATROUILLE ROUTIERE DU NOUVEAU-BRUNSWICK .. 20

MODALITES DE NOMINATION 24

FORMATION ET TITRES DE COMPETENCE DES MEMBRES DE LA PATROUILLE ROUTIERE DU NOUVEAU-BRUNSWICK 27

PROGRAMME DES MEMBRES AUXILIAIRES DE LA PATROUILLE ROUTIERE DU NOUVEAU-BRUNSWICK 36

ANNEXES 39

Un corps de police qui s'occupe d'abord et avant tout de l'application du code de la route, comme la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick, peut assurer un meilleur service dans ce seul domaine que s'il devait disperser son attention entre une multitude de tâches. L'expérience d'autres compétences nord-américaines montre que seul, un travail aussi dévoué peut permettre d'améliorer ou de conserver la qualité des services de maintien de l'ordre sur les routes sans qu'il soit pour autant nécessaire d'augmenter sensiblement l'effectif des services de police en place.

HISTORIQUE

En vertu d'une loi qui est entrée en vigueur le 1er octobre 1978, les attributions du Secrétariat de la province étaient réparties. En conséquence, les membres de la Division de l'exécution du code de la route de la Direction des véhicules à moteur, jusque-là responsables des postes

de pesée, étaient transférés au ministère des Transports. Pour leur part, les vingt-cinq membres de la Division de l'exécution du code de la route qui étaient chargés de l'exécution des lois sur les poids et mesures à partir de leur véhicule passaient au service du ministère de la Justice. Ces personnes devaient par la suite servir un peu partout dans la province à titre d'inspecteurs des poids des véhicules utilitaires, conformément au paragraphe 15(1) de la Loi sur les véhicules à moteur.

Le 1er janvier 1980, tous les membres de l'ancienne Division de l'exécution du code de la route étaient affectés à des détachements situés à Fredericton, Woodstock (ce détachement devait par la suite déménager à Hartland), Perth Andover et Edmundston. On les connaît depuis sous le nom de Patrouille routière du Nouveau-Brunswick.

Lors de son entrée en service le 1er janvier 1980, la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick avait pour mandat de veiller à l'application du code de la route sur la Transcanadienne entre la frontière du Québec et Jemseg. Avant d'assumer leurs fonctions, tous les membres de la Patrouille ont dû suivre un cours de formation intensif de quatre semaines à l'Académie de police de l'Atlantique sur les tâches inhérentes à la patrouille routière: notamment les pouvoirs d'arrestation, la conduite préventive, le combat sans armes, le maniement des armes à feu, les enquêtes sur les accidents et des sujets connexes. Seulement cinq des membres de l'équipe initiale de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick n'avaient pas d'expérience ni de formation préalable comme agents de police.

Du 1er janvier au 15 mai 1980, la Patrouille routière desservait la Transcanadienne sept jours par semaine mais de 8 h à 17 h seulement, les membres n'étant pas armés ni munis d'un bon système de radiocommunications. Dès le 1er mai 1980, tous les membres recevaient une arme à feu et partaient à l'entraînement au service de police de Saint-Jean. La note de passage était de 70 % pour tous les aspects du maniement des armes à feu, exigence la plus sévère de tous les organismes de police de la province dans le domaine. Le 15 mai 1980, la mise en place de système de radiocommunications bidirectionnelles de la Patrouille était enfin achevée. Ce système permettait l'émission et la réception de messages tant entre les véhicules qu'avec le centre de répartition du quartier général. En conséquence, la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick commençait dès ce moment à patrouiller les routes 24 heures sur 24. Le 15 septembre de la même année, elle assumait la responsabilité des enquêtes sur les accidents de la circulation sur la Transcanadienne, tâche qui relevait jusque-là de la GRC.

Le 1er avril 1981, cinq personnes venaient s'ajouter à l'effectif de la Patrouille afin de lui permettre de veiller à l'application de lois spéciales sur les véhicules utilitaires dans des régions de la province non encore desservies par elle. Les cinq membres qui n'avaient pas d'expérience ni de formation dans la police étaient affectés à ces postes, situés respectivement à Saint-Jean, Moncton, Newcastle, Bathurst et Edmundston.

Le 17 juillet 1981, date d'entrée en vigueur de la Loi modifiant la Loi sur la police, la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick devenait officiellement un "corps de police", avec pouvoirs d'enquête et d'arrestation dans toute la province. A partir de ce moment, son domaine de compétence en matière d'application du code de la route et d'enquête sur les accidents de la circulation se voyait étendu non seulement aux lois provinciales pertinentes, mais encore à tous les articles du Code criminel qui traitent des véhicules à moteur.

Le 1er juillet 1982, le territoire de la Patrouille était élargi pour inclure toutes les routes le long de la Transcanadienne, dans les limites desservies par les détachements de la GRC à Edmundston, Saint-Léonard, Grand-Sault, Perth Andover, Florenceville, Woodstock, Fredericton et Gagetown. Cet élargissement supposait l'embauche de sept agents additionnels, ce qui portait à trente-sept l'effectif en uniforme de la patrouille, y compris les agents responsables de l'application de lois spéciales sur les véhicules utilitaires. Cet effectif était réparti entre quatre détachements situés respectivement à Edmundston, Perth Andover, Hartland et Fredericton.

Le 1er mars 1983, on étendait de nouveau la juridiction de la Patrouille pour inclure le territoire desservi jusque-là par le détachement de la GRC à Sussex. Sept autres membres venaient donc augmenter le personnel de la Patrouille et un cinquième détachement était établi à Sussex.

Enfin, le 1er juin 1983, étaient ajoutées à sa juridiction les routes le long de la Transcanadienne entre Sussex et la frontière de la Nouvelle-Ecosse, ce qui supposait l'embauche de quatorze agents en uniforme et de deux employés de soutien, répartis parmi deux bureaux de détachement situés à Petitcodiac et à Memramcook.

Dans une allocution présentée devant l'Assemblée législative en mars 1980, M. Rodman Logan, ancien procureur général, parlait de la raison d'être, de l'historique et de l'avenir de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick. Un extrait de son allocution, parue dans le volume 1 du Journal des débats (hansard) de 1980, se trouve dans l'annexe "A".

AVANTAGES DE LA PATROUILLE ROUTIERE DU NOUVEAU-BRUNSWICK

Application de lois spéciales

La Patrouille routière du Nouveau-Brunswick s'intéresse d'abord et avant tout à la sécurité des usagers de la route. Par le biais d'une surveillance accrue des routes qui relèvent de sa juridiction, elle est en mesure de veiller à l'application de lois spéciales, ce que ne peuvent faire les corps de police qui ont aussi d'autres tâches. Grâce au travail dévoué des membres de la Patrouille, les autres organismes de police peuvent s'attaquer à d'autres problèmes d'application de la loi comme les affaires et les enquêtes criminelles. Au lieu de passer du temps à mener des enquêtes sur les accidents de la circulation et à appliquer le code de la route, les organismes d'exécution de la loi peuvent maintenant s'attacher à offrir d'autres services de maintien de l'ordre à la population.

Dans son domaine de compétence, la Patrouille est principalement responsable de l'application du code de la route dans son entier, y compris des enquêtes sur les accidents de la circulation et des délits criminels relatifs à l'utilisation des véhicules à moteur. Elle est également seule responsable de l'application de certaines autres lois comme la Loi sur les transports routiers et la Loi sur la voirie. Par ailleurs, elle emploie cinq agents spécialisés dans l'application des lois sur les véhicules utilitaires. Leur mandat principal consiste à surveiller les véhicules utilitaires et à veiller à l'application des lois les concernant.

Il faut également noter que si la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick disparaissait, il faudrait établir une autre organisation quelconque pour veiller à l'application de la Loi sur les transports routiers et de la Loi sur la voirie de même que des dispositions relatives à la limitation de poids des véhicules utilitaires. En effet, il ne fait pas partie des tâches ordinaires de la Gendarmerie royale du Canada d'assurer l'application de ces lois importantes.

Au Nouveau-Brunswick, la circulation est plus dense en été et, au printemps, la limitation de poids pose un problème particulier. En insistant sur différents aspects à divers moments de l'année, le même corps de police est en mesure de s'attaquer à plus d'un problème à la fois, de façon intensive, tout en maintenant la qualité de l'application du code de la route partout dans la province.

Il est essentiel que l'on assure l'application des lois de ce genre si on veut garantir la sécurité des usagers de la route. Sans le travail dévoué de la Patrouille routière, l'application du code de la route serait reléguée au second plan et on n'y consacrerait du temps que dans la mesure où les autres affaires ou enquêtes le permettraient.

Accroissement de la présence de la police sur les routes

Le principal effet qu'a une patrouille routière dévouée, c'est qu'on voit beaucoup d'agents sur les routes. En outre, le concept d'une patrouille routière dévouée étant axé uniquement sur la tâche de patrouille, il en

résulte une répercussion très nette et avantageuse dans le domaine de la prévention du crime. En effet, les gens peuvent raisonnablement s'attendre à voir surgir régulièrement un véhicule de patrouille dans leur quartier.

Par ailleurs, puisqu'il y a continuellement une unité de la Patrouille routière sur la route, un grand nombre d'infractions à toutes sortes de lois sont décelées qui autrement ne le seraient pas. Enfin, étant donné les nombreuses vérifications de contrôle auxquelles on procède, beaucoup d'infractions, non seulement au code de la route mais à d'autres lois comme la Loi sur la réglementation des alcools, la Loi sur la réglementation des stupéfiants et les diverses lois sur la faune, font l'objet de poursuites plus fréquentes à cause de la présence sensiblement accrue de la police.

EXTENSION DE LA PATROUILLE ROUTIÈRE

A L'ECHELLE DE TOUTE LA PROVINCE

Afin que la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick puisse être responsable de l'application du code de la route et des enquêtes sur les accidents de la circulation dans toute la province dès la fin de l'année financière 1985-1986, il est prévu d'étendre le territoire de la Patrouille routière en trois étapes:

Etape I

Le 1er juin 1983, la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick étendait son territoire de Sussex à la frontière de la Nouvelle-Ecosse sur la Transcanadienne. Ce territoire comprenait également toutes les routes latérales ou secondaires dans cette région. Pour mettre ce projet à exécution, on a procédé à l'ouverture de deux détachements de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick comportant quatorze membres en uniforme ainsi que du personnel de soutien. Cette première étape exigera de plus l'engagement d'un chef adjoint de la Patrouille routière.

Etape II

La deuxième étape de ce programme comprendra l'extension de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick à certaines parties des comtés de Westmorland, Kent, Northumberland, Gloucester et Restigouche qui ne sont pas encore couvertes par la Patrouille routière. On projette la création de cinq détachements comprenant trente-sept agents en uniforme et cinq employés de soutien.

En raison d'une clause contenue dans le contrat fédéral-provincial de services de maintien de l'ordre dans la province par la GRC voulant qu'un avis de douze mois accompagne toute décision du procureur général visant à retrancher une région de la province du territoire couvert par la GRC en ce qui concerne le maintien de l'ordre, le passage à cette étape du programme proposé ne pourrait avoir lieu avant avril 1984.

Etape III

L'étape finale qui complèterait la couverture de toute la province par la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick en matière d'application du code de la route et d'enquêtes sur les accidents de la circulation comprendrait l'extension de la Patrouille routière aux parties des comtés de Charlotte, Saint John, Kings et York ne faisant pas actuellement partie du territoire de la Patrouille routière. Cette étape serait réalisée par la création de deux détachements, soit par l'addition de quinze agents en uniforme et de deux employés de soutien.

Après la réalisation de cette dernière étape, la Patrouille routière comptera cent onze membres en uniforme patrouillant la province à partir de quatorze bureaux de détachement.

Système de radiocommunications

L'un des éléments qui fait partie intégrante de l'extension de la Patrouille routière à l'échelle de toute la province est la construction d'un système de radiocommunications pour l'ensemble du Nouveau-Brunswick.

Le système radiotéléphonique mobile actuel est celui qui a été fourni par le ministère des Transports du Nouveau-Brunswick aux ministères de la Santé, de l'Agriculture et de la Justice. Ce système est un vieux système à tubes, difficile à réparer, qui ne dessert que certaines régions de la province. Pour répondre aux besoins immédiats et futurs de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick, il faudrait un système beaucoup plus perfectionné. Il faut en outre penser aux besoins des autres ministères de même qu'à la nécessité de pouvoir intégrer globalement tous les modes de communication en situation d'urgence. A l'heure actuelle, il n'existe aucun moyen d'établir un réseau de communications entre certains ministères comme la Justice, les Ressources naturelles, la Santé et l'Organisation des mesures d'urgence. Il n'est pas davantage possible de relier ce réseau avec celui de la GRC.

Le système de communications proposé à l'échelle de toute la province qui doit répondre aux besoins de croissance immédiats et futurs de ces divers ministères de même que de la GRC a été approuvé par le gouvernement.

L'élaboration de ce système se déroulerait en trois étapes qui correspondraient aux étapes de l'extension de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick. Le système proposé consisterait en une liaison radio point à point qui offrirait la possibilité d'établir un réseau de communications pour l'ensemble de la province. Ce système servirait avant tout aux utilisateurs du radiotéléphone mobile, comme la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick, qui pourraient ainsi obtenir une communication radiotéléphonique au-delà de la région normalement couverte par un simple répéteur radio, ce qui leur permettrait de communiquer avec un bureau central de régulation ou de répartition. Ce système serait également conçu de manière à pouvoir, lors des situations d'urgence, "intégrer" les équipements de communications des divers utilisateurs et établir une liaison avec un système compatible en Nouvelle-Écosse.

De plus, le système pourrait éventuellement aider les services d'urgence municipaux possédant des équipements compatibles, comme les services de police, d'ambulance et d'incendie, puisqu'il permettrait d'intégrer tous les systèmes de communications lorsque se produit un sinistre. Ce système pourrait également permettre la transmission air-sol.

Le coût approximatif de ce genre de système point à point est de 6 millions de dollars. Toutefois, si la construction du système était partagée entre la GRC, Planification d'urgence du Canada et la province, cette dernière n'aurait à payer qu'environ 3 millions de dollars.

EFFETS DE L'EXTENSION DE LA PATROUILLE ROUTIERE
SUR L'EFFECTIF DE LA GRC DANS LA PROVINCE

Depuis la création de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick, il était entendu que tout développement futur de la Patrouille serait obtenu par une diminution de l'effectif des services de maintien de l'ordre de la GRC dans la province. Il était nécessaire de procéder ainsi afin de pouvoir procéder à l'application de lois spéciales sans pour autant qu'il y ait une augmentation correspondante du fardeau financier.

Par conséquent, l'extension de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick depuis sa création en 1979 a eu des effets directs sur l'effectif des services de maintien de l'ordre de la GRC dans la province.

Extension de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick

Voici les grandes lignes du développement de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick:

En 1979-1980, la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick commençait ses opérations avec 25 membres provenant de la Division de l'exécution du code de la route de la Direction des véhicules à moteur du Secrétariat de la province.

En 1981, cinq nouveaux membres s'occupant de l'application des lois relatives aux véhicules utilitaires dans l'ensemble de la province venaient s'ajouter à la Patrouille routière, portant ainsi son effectif à 30.

En 1982, l'extension latérale de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick le long de la Transcanadienne exigeait l'adjonction de sept membres à l'effectif de la Patrouille routière.

L'extension de la Patrouille routière dans la région de Sussex le 1er mars 1983 ajoutait sept nouveaux postes à l'effectif existant.

Une nouvelle extension de la Patrouille routière jusqu'à la frontière de la Nouvelle-Écosse le 1er juin 1983 haussait l'effectif de quatorze membres. Cette augmentation de l'effectif entraînera l'engagement d'un chef adjoint de la Patrouille routière.

L'extension proposée de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick dans le Nord-Est augmenterait son effectif de 37 membres.

L'étape finale de l'extension de la Patrouille dans le Sud-Est devrait entraîner l'engagement de quinze nouveaux membres.

Voici les effets qu'ont eu et qu'auront les diverses étapes de l'extension de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick sur l'effectif des services de maintien de l'ordre de la GRC dans la province:

Diminution de l'effectif de la GRC dans la province

En mars 1982, à la suite de la prise en charge de l'application du code de la route et des enquêtes sur les accidents de la circulation par la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick le long de la Transcanadienne entre le Québec et Jemseg, la GRC a diminué l'effectif de ses services de maintien de l'ordre dans la province de dix membres, ce qui lui laissait 349 postes approuvés.

Le 1er avril 1982, l'effectif de la GRC dans la province s'enrichissait de onze nouveaux postes réguliers grâce à la redistribution de huit postes réguliers réduits en mars 1982 et à l'adjonction de trois nouveaux postes réguliers à l'effectif existant, ce qui portait l'effectif approuvé à 360 dans la province. Ces ajustements, totalement indépendants de l'extension de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick, étaient réalisés afin de permettre la création du détachement de Saint-Léonard (trois postes réguliers), l'adjonction d'un poste régulier au corps de chacun des détachements suivants: St. Stephen, Bouctouche et Richibouctou, de même que l'adjonction de cinq postes réguliers le 15 avril 1982 en vue de la création du sous-détachement de Pointe-Lepreau.

Le 1er juillet 1982, l'effectif de la GRC dans la province perdait huit postes afin de faire place à l'extension latérale de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick, ce qui laissait un effectif approuvé se chiffrant à 352.

Depuis que la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick assume la responsabilité de l'application du code de la route le long de la Transcanadienne entre la frontière du Québec et Jemseg ainsi que sur les routes latérales, les détachements correspondants de la GRC dans cette région ont subi une diminution de 18 postes réguliers, conformément à la demande du procureur général, dans le but de mettre en place la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick.

Pendant cette même période, d'autres diminutions de personnel ont également touché ces mêmes détachements de la GRC par suite de la redistribution de 4 postes réguliers dans d'autres régions de la province afin de répondre aux besoins de personnel dans ces régions. Etant donné que le ministère de la Justice était concient de ces besoins et que, de l'avis du ministère, la prise en charge de l'application du code de la route et des enquêtes sur les accidents par la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick avait rendu possible la libération de quatre postes supplémentaires de la GRC, le procureur général a accepté la demande de redistribution du personnel présentée par la GRC.

La redistribution de ces quatre postes a permis d'améliorer en général les services de maintien de l'ordre dans ces régions en raison de l'augmentation du personnel sans qu'il soit nécessaire d'augmenter l'effectif de la GRC dans la province.

Le 1er mars 1983, la diminution de six postes permettait l'extension de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick à Sussex, ce qui portait l'effectif à 346 dans la province.

Une autre diminution de quatorze postes est prévue pour le 1er juin 1983 en vue de permettre l'extension de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick jusqu'à la frontière de la Nouvelle-Écosse, ce qui amènera l'effectif approuvé à 332 postes dans la province en 1983-1984.

En 1984-1985, l'effectif de la GRC dans la province pourrait être diminué à nouveau de 37 postes afin de faciliter l'extension de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick dans le Nord-Est, soit dans les comtés de Westmorland, Kent, Northumberland, Gloucester et Restigouche, qui ne sont pas actuellement couverts par la Patrouille routière, ce qui baissera l'effectif de la GRC à 295 postes.

La dernière extension de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick dans le Sud-Ouest, soit dans les comtés de Charlotte, Saint John, Kings et York, qui ne sont pas encore couverts par la Patrouille routière, pourrait réduire à nouveau de quinze postes l'effectif de la GRC dans la province si la politique de remplacement homme pour homme était appliquée. L'effectif approuvé de la GRC dans la province en 1985-1986 serait alors de 280 membres.

Lorsque l'extension de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick sera terminée à l'échelle de la province, la Patrouille comptera un effectif de 111 postes. Par ailleurs, la GRC aura diminué son effectif dans la province de 90 postes de patrouille routière qui existaient au moment de la création de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick.

Un tableau indiquant les ajustements respectifs de l'effectif tant pour la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick que pour la GRC apparaît dans l'annexe "B".

Rôles respectifs des services de maintien de l'ordre

Au terme de l'étape finale du programme d'extension, la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick sera chargée de l'application du code de la route, y compris des enquêtes sur les accidents et des délits criminels reliés à l'utilisation des véhicules à moteur sur toutes les routes de la province. En outre, les membres de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick auront le pouvoir de s'occuper des infractions à d'autres lois, notamment la Loi sur la pêche sportive et la chasse, la Loi sur la réglementation des alcools et la Loi sur la réglementation des stupéfiants, infractions qu'ils pourraient rencontrer accidentellement dans l'exercice de leurs fonctions habituelles de patrouille routière.

La GRC conservera son rôle général de maintien de l'ordre en tant que corps de police provincial. Ceci comprend la poursuite des enquêtes en général, de même que l'exécution de certaines lois provinciales et de certains éléments du Code criminel. La GRC conservera également la responsabilité de l'application des autres lois fédérales et continuera de jouer son rôle de surveillance.

La présence de deux corps de police, la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick et la GRC, sur le même territoire, entraînera la nécessité d'une collaboration au niveau des services de maintien de l'ordre.

Bien que responsables avant tout de l'application du code de la route et des enquêtes sur les accidents de la circulation, les membres de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick sont des agents de la paix et doivent agir en tant que tel. C'est pourquoi si, dans l'exercice de leurs fonctions, les membres de la Patrouille découvrent des activités illégales ou criminelles, ils ont le pouvoir de prendre les mesures appropriées, d'assurer la protection des lieux et de remettre l'affaire entre les mains de l'organisme de police responsable, soit la police municipale ou la GRC, dès que les mesures de sécurité le permettent.

Inversement, les membres de la GRC travaillant dans les régions où la Patrouille routière a pris en charge la responsabilité première de l'application du code de la route et des enquêtes sur les accidents peuvent appréhender les contrevenants au code de la route ou assurer la protection des lieux d'un accident de la circulation et renvoyer l'affaire à la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick avant que cette dernière prenne les mesures qui s'imposent.

IMPACT ECONOMIQUE DE LA PATROUILLE ROUTIÈRE DU NOUVEAU-BRUNSWICK

La Patrouille routière du Nouveau-Brunswick s'occupe de l'application de lois spéciales, fonction qui serait impensable sans un corps de police dévoué. Pour répondre à ce besoin sans entraîner une augmentation correspondante des coûts pour la province, il a été décidé au cours de l'année financière 1982-1983 que pour chaque nouvel agent de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick, l'on réduirait d'autant l'effectif de la GRC dans la province. Cette décision se fonde sur le coût estimatif par agent de la GRC et de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick et sur le désir de confier la prise en charge de l'exécution du code de la route et des enquêtes sur les accidents de la circulation partout dans la province à la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick grâce à la distribution de 111 membres en uniforme répartis parmi quatorze détachements. L'on prévoyait qu'en diminuant l'effectif de la GRC et en augmentant d'autant celui de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick, des économies réelles pourraient être réalisées au terme de l'étape finale de l'extension de la Patrouille routière.

Les services de maintien de l'ordre dispensés au Nouveau-Brunswick par la GRC relèvent de l'entente provinciale-fédérale en vigueur depuis le 1er avril 1981. En application de cette entente, la part provinciale des frais des services de la GRC et ce, pour la durée de l'entente, augmentent de 4 % au cours des cinq premières années du contrat et de 2 % par année au cours des cinq dernières années. Cette entente à frais partagés établit

donc à 70 % la part de la province et à 30 % la part du gouvernement fédéral à la fin du contrat en 1990-1991.

Cependant, les agents de la GRC consacrent environ 25 % de leur temps à des questions fédérales qui n'ont rien à voir avec les services de maintien de l'ordre de la province, telles que les enquêtes en vertu de la Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs, la Loi de l'impôt sur le revenu, la Loi sur la taxe d'accise, etc. Cela veut donc dire que la province paie 100 % de sa part, mais qu'elle ne reçoit en retour que 75 % des heures de service de la GRC. Cette situation se traduit par une augmentation du coût réel des services de maintien de l'ordre de la GRC. Le tableau I de l'annexe "C" montre qu'en 1983-1984, le coût par agent de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick devrait s'élever à 43 200 $. Le coût rajusté par agent de la GRC est de 48 720 $.

Le tableau II de l'annexe "C" montre le coût relatif de l'effectif de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick jusqu'à son extension à l'échelle de la province en 1985-1986. Le tableau montre aussi les économies réalisées grâce à la réduction de l'effectif provincial de la GRC par suite de l'élargissement de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick. Les chiffres du tableau II sont exprimés en dollars de 1982-1983; les valeurs sont donc constantes. Ainsi, le coût de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick lors de son extension à l'échelle de toute la province en 1985-1986, alors qu'elle comptera 111 membres, s'élève en dollars de 1982-1983 à 4 795 200 $. Toutefois, les économies découlant de la réduction homme pour homme de 90 agents de patrouille de la GRC d'ici 1985-1986 continuent d'augmenter en raison de la part croissante du coût de la GRC que la province aurait été obligée d'assumer aux termes de l'entente provinciale de services de maintien de l'ordre.

Les économies sont plus clairement indiquées au tableau III de l'annexe "C". Le coût des services à contrat de la GRC en 1982-1983 était de 13 500 000 $ avant les réductions effectuées cette année-là à cause du seul élargissement de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick. Si ce coût et aussi l'effectif de la GRC restaient les mêmes qu'en 1981-1982, alors qu'il y avait 359 membres réguliers, c'est-à-dire s'il n'y avait pas d'élargissement de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick, le coût des services à contrat en 1990-1991, à raison de 70 % de responsabilité provinciale, s'élèverait à 16 578 947 $

Les économies provenant de la réduction nécessaire de l'effectif provincial de la GRC, cependant, font baisser le coût des services à contrat de la GRC calculé en fonction d'une participation provinciale de 70 %, à 11 781 000 $ en 1990-1991.

Le coût de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick exprimé en dollars de 1982-1983 demeure constant dès l'extension à l'échelle de toute la province en 1985-1986 et s'élève en 1990-1991 à 4 795 200 $. Le coût total des activités de maintien de l'ordre de la GRC et de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick se chiffre donc en 1990-1991 à 16 576 200 $, comparativement à 16 578 947 $ pour les seuls services à contrat de la GRC, soit une différence de 2 747 $. Toutefois, le budget initial des 25 membres de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick était de 1 141 000 $ (en dollars de 1982-1983). Ce chiffre représente un engagement à l'égard du coût de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick avant les réductions compensatrices du coût de la GRC par suite de la diminution de son effectif provincial. Ce chiffre, après récupération totale du coût de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick grâce aux économies réalisées à la suite de la réduction de l'effectif de la GRC, prend la forme d'un

crédit à ajouter aux économies que cela représente si à la fois la GRC et la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick se partagent les services de maintien de l'ordre, c'est-à-dire si cette responsabilité n'est pas confiée qu'à la GRC.

De plus, sur le plan financier, l'élargissement des services généraux de maintien de l'ordre dans la province par le biais de la redistribution des quatre postes réguliers de la GRC à la suite de la mise en place de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick constituerait pour la province une économie de quatre postes réguliers de la GRC, soit 144 000 $ (en dollars de 1982-1983).

Ce crédit de 144 000 $, ajouté à celui de 1 141 000 $ mentionné plus haut, donne lieu à des économies de l'ordre de 602 326 $ lorsque l'extension de la Patrouille routière à tout le Nouveau-Brunswick sera terminée en 1985-1986 et de 1 287 747 $ à la fin du contrat de la GRC, en 1991.

Grâce à ces économies, plusieurs possibilités s'offrent à nous:

(a) L'utilisation des économies réalisées par suite de la réduction de l'effectif provincial de la GRC pour augmenter l'effectif de la Patrouille routière au-delà des 111 membres en uniforme que l'on prévoit.

(b) L'utilisation des économies réalisées pour améliorer les services généraux de maintien de l'ordre de la province.

(c) L'affectation des économies réalisées à des programmes gouvernementaux non liés aux services de maintien de l'ordre.

Le tableau IV montre les amendes et les recettes découlant de l'exécution de lois spéciales par la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick. Les recettes prévues en 1982-1983 s'élèvent à 464 577 $

MODALITÉS DE NOMINATION

La création de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick et la nomination du chef et des membres de la Patrouille sont prévues au paragraphe 17.8 de la Loi sur la police du Nouveau-Brunswick. Les membres de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick étant définis comme des "agents de police" en vertu de la Loi sur la police, les candidats choisis dans la Patrouille doivent répondre aux normes prévues au règlement 80-60 établi en vertu de la Loi sur la police.

Les normes énoncées par ce règlement stipulent que pour être nommé agent de police le candidat doit, entre autres, être diplômé de l'Académie de police de l'Atlantique ou d'une autre école de police, ou avoir été membre d'un corps de police reconnu pendant au moins trois ans et ne pas avoir quitté cet emploi depuis plus de deux ans avant la date de sa nomination.

Les modalités de nomination prévues dans la Loi sur la police exigent que le chef de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick soit nommé par le lieutenant-gouverneur en conseil et relève du procureur général. Les modalités de nomination des membres de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick sont formulées explicitement aux alinéas 17.8(4) à (7).

Les membres de la Patrouille routière étant des employés du gouvernement, ils sont nommés conformément à la Loi sur la Fonction publique, ce qui implique

que la sélection, par voie de concours, de candidats qualifiés est opérée par un comité d'admissibilité réuni à cette fin. A cause des exigences et connaissances spéciales nécessaires pour déterminer la valeur des candidats, un comité d'admissibilité composé du chef de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick en qualité de président, siégeant avec une personne nommée par l'Association des chefs de police du Nouveau-Brunswick et une personne nommée par la Commission de police du Nouveau-Brunswick, remplace par voie législative le jury d'examens exigé en vertu de la Loi sur la Fonction publique, dont il remplit les fonctions. Les candidats jugés qualifiés par ce comité d'admissibilité sont alors nommés, par ordre de mérite, membres de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick par le procureur général adjoint.

La situation de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick étant tout à fait exceptionnelle, car il s'agit d'un corps de police employé par la province pour appliquer des lois spécifiques, ces modalités législatives de nomination ont été mises à effet. A l'origine, on a objecté à la formation d'un tel corps de police, dont les membres seraient des employés du gouvernement provincial, qu'il tomberait sous l'empire d'un parti politique particulier, et que le corps de police se livrerait à la politique partisane. Afin de garantir que la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick soit le corps de police apolitique qu'il doit être et qu'il ne puisse être accusé de partialité à cause de ce qui pourrait être perçu comme des nominations politiques, on a donné force de loi aux modalités de nomination dont les lignes générales sont esquissées ci-dessus. Le législateur a voulu que cette méthode d'admissibilité et de nomination garantisse que la province emploie des personnes compétentes pour veiller à l'application des lois.

Les règlements décrits ci-dessus prescrivent des normes d'admissibilité qui garantissent la nomination d'agents de police de valeur. L'ancien procureur général, M. Rodman E. Logan, a soulevé cette question en mars 1980 à l'Assemblée législative. Un extrait du volume II du Journal des débats contenant cette allocution est joint à l'annexe "D". Des extraits de la législation correspondante sont présentés à l'annexe "E".

FORMATION ET TITRES DE COMPÉTENCE DES MEMBRES DE LA PATROUILLE ROUTIÈRE DU NOUVEAU-BRUNSWICK

Outre les conditions de candidature et les normes auxquelles ils doivent répondre au moment de l'embauchage, tous les agents de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick sont tenus d'acquérir continuellement une formation en cours d'emploi dans les domaines des armes à feu, des enquêtes sur les accidents et des services généraux de maintien de l'ordre. Ce programme de formation continue permet aux membres de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick de se tenir constamment à jour sur les questions policières tout en se familiarisant avec l'évolution de leur domaine particulier du maintien de l'ordre.

Voici une liste de tous les agents travaillant actuellement pour la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick, avec leurs années de service et d'expérience et leur formation.

LE CHEF L. POIRIER

NBRE D'ANNÉES DE SERVICE
Patrouille routière du Nouveau-Brunswick - trois années
Police municipale - quatorze années
Police militaire - sept années
Chef de sécurité - cinq années

COURS:
Formation policière de base - cours de six (6) mois, mesures d'urgence, troubles publics, droit pénal, perfectionnement du personnel d'encadrement, cadres supérieurs, surveillants, caporal, stupéfiants, C.I.P.C., guerre chimique, enquêteurs, radar, armes à feu, enquête sur les accidents de la route, secourisme, techniques policières générales.

SGT DUBOIS, L.

NBRE D'ANNÉES DE SERVICE
Patrouille routière du
Nouveau-Brunswick - trois années
Application du code de la route - quatre années
Police militaire - trois années

COURS:
Formation policière de base - cours de six (6) mois, police militaire GP I et II, éthylomètre de constat, radar, armes à feu, enquête sur les accidents de la route, secourisme, techniques policières générales, agent du champ de tir.

SGT IVEY, N. J.

NBRE D'ANNÉES DE SERVICE
Patrouille routière du
Nouveau-Brunswick - trois années
Application du code de la route - onze années
Police municipale - quatre années

COURS:
Éthylomètre de constat, radar, armes à feu, enquête sur les accidents de la route, secourisme, techniques policières générales, cours supérieur d'enquête sur les accidents - étape 1, agent du champ de tir, administration supérieure de la police, techniques d'enseignement.

SGT FOLEY, J. W.

NBRE D'ANNÉES DE SERVICE
Patrouille routière du
Nouveau-Brunswick - trois années
Police municipale - huit années et demie

COURS:
Éthylomètre de constat, radar, armes à feu, enquête sur les accidents de la route, secourisme, techniques policières générales, stratégie d'urgence I et II, gestion des hommes, administration supérieure de la police, mini-cours d'administration supérieure de la police, émeute, motocyclette, technique d'application de la loi, détention et contraintes policières (instructeur), fausse monnaie, stupéfiants, poursuites à grande vitesse - Certificat I - police ontarienne (cours de base), irritants chimiques (Mace), reconstitution d'accident, cours supérieur d'enquête sur les accidents de la route.

SGT OUELLETTE, J. G.

NBRE D'ANNÉES DE SERVICE
Patrouille routière du
Nouveau-Brunswick - trois années
Police municipale - six années

COURS:
Éthylomètre de constat, radar, armes à feu, enquête sur les accidents de la route, secourisme, techniques policières générales, légitime défense, droit pénal, conduite préventive, irritants chimiques (Mace), stupéfiants, administration supérieure de la police, techniques d'enseignement.

SGT KUKURSKI, E. A.

NBRE D'ANNÉES DE SERVICE
Patrouille routière du
Nouveau-Brunswick - trois années
Application du code de la route - 26 années
GRC - une année et demie

COURS:
Radar, armes à feu, enquête sur les accidents de la route, secourisme, techniques policières générales, surveillants nº 2 (Académie de police de l'Atlantique), administration supérieure de la police.

GEND. BECK, J. N.

NBRE D'ANNÉES DE SERVICE
Patrouille routière du
Nouveau-Brunswick - trois années
Application du code de la route - treize années
Police municipale - six années

COURS:
Conduite préventive, éthylomètre de constat, radar, armes à feu, enquête sur les accidents de la route, secourisme, techniques policières générales.

GEND. BEERS, F.

NBRE D'ANNÉES DE SERVICE
Patrouille routière du
Nouveau-Brunswick - deux années
Police municipale - six années
Services correctionnels - trois années

COURS:
Éthylomètre de constat, radar, techniques policières générales, police criminelle, gaz chimiques, C.I.P.C., armes à feu, cours de l'Ambulance Saint-Jean, formation des agents de correction, enquête sur les accidents de la route, patrouille routière.

GEND. BREAU, C. J.

NBRE D'ANNÉES DE SERVICE
Patrouille routière du
Nouveau-Brunswick - trois années
Application du code
de la route - treize années
Police municipale - dix années

COURS:
Cours par correspondance, LaSalle Law University, droit pénal, procédures, preuves, plaidoirie, surveillants nº 2 (Académie de police de l'Atlantique), radar, armes à feu, enquête sur les accidents de la route, secourisme, techniques policières générales.

GEND. CAMERON, G. R.

NBRE D'ANNÉES DE SERVICE
Patrouille routière du
Nouveau-Brunswick - deux années
Police municipale - cinq années

COURS:
Académie de police de l'Atlantique, irritants chimiques (Mace), techniques d'enseignement, crimes d'incendie, cours supérieur en techniques policières, surveillance policière des jeunes, éthylomètre de constat, radar, armes à feu, enquête sur les accidents de la route, secourisme, techniques policières générales, patrouille routière.

GEND. CASTONGUAY, F.

NBRE D'ANNEES DE SERVICE
Patrouille routière du Nouveau-Brunswick - onze années
GRC - cinq années

COURS:
École de police des Maritimes, Académie de police de l'Atlantique, techniques policières générales, radar, éthylomètre de constat, techniques d'enquête relative aux stupéfiants, colloque sur les stupéfiants, Code criminel français, armes à feu, cours en sciences politiques pour les étudiants des premières années universitaires, conversion au système métrique, secourisme, enquête sur les accidents de la route, patrouille routière.

GEND. CASTONGUAY, G.

NBRE D'ANNEES DE SERVICE
Patrouille routière du Nouveau-Brunswick - onze années
Police municipale - huit années

COURS:
École de police des Maritimes, Académie de police de l'Atlantique, techniques policières générales, radar, éthylomètre de constat, techniques d'enquête relative aux stupéfiants, colloque sur les stupéfiants, Code criminel français, armes à feu, cours en sciences politiques pour les étudiants des premières années universitaires, conversion au système métrique, secourisme, enquête sur les accidents de la route, patrouille routière.

GEND. CHASE, R.

NBRE D'ANNEES DE SERVICE
Patrouille routière du Nouveau-Brunswick - trois années
Police municipale - une année
GRC - six années

COURS:
Éthylomètre de constat, radar, armes à feu, enquête sur les accidents de la route, secourisme, techniques policières générales, douanes (accise), gendarmes subalternes, alcootest (Alert), stupéfiants, conduite préventive, émeute, poursuites à grande vitesse, patrouille routière.

GEND. DOAK, R.M.

NBRE D'ANNEES DE SERVICE
Patrouille routière du Nouveau-Brunswick - trois années
Application du code de la route - cinq années
Police municipale - deux années

COURS:
Armes à feu, radar, enquête sur les accidents de la route, secourisme, techniques policières générales, patrouille routière, enquête sur les accidents de la route.

GEND. FITZGERALD, A.L.

NBRE D'ANNEES DE SERVICE
Patrouille routière du Nouveau-Brunswick - trois mois
British National Police (Police nationale britannique) - quatre années
Police municipale - deux années

COURS:
Formation policière de base, radar, armes à feu, cours d'administration, circulation, enquête policière, conduite préventive, cours de perfectionnement sur la conduite préventive, émeute, secourisme, réanimation cardio-pulmonaire.

GEND. FLIEGER, G.

NBRE D'ANNEES DE SERVICE
Patrouille routière du Nouveau-Brunswick - une années et demie
GRC - six années

COURS:
Armes à feu, enquête sur les accidents de la route, techniques policières générales, éthylomètre de constat, enquêteur supérieur dans le domaine des stupéfiants, enquêteur supérieur sur les crimes d'incendie, cours destiné aux gendarmes subalternes, opérateur du terminal du C.I.P.C., radar, formation pour groupes tactiques, police criminelle, formation de base des agents de la GRC, conduite préventive, secourisme.

GEND. HAGERMAN, J.

NBRE D'ANNEES DE SERVICE
Police routière du Nouveau-Brunswick - trois années
Application du code de la route - dix années

COURS:
Radar, armes à feu, enquête sur les accidents de la route, secourisme, techniques policières générales, securité routière, conduite préventive.

GEND. HALEY, W.K.

NBRE D'ANNEES DE SERVICE
Patrouille routière du Nouveau-Brunswick - neuf mois
GRC - douze années

COURS:
Utilisation du cinémomètre (radar), formation sur la circulation, opérateur d'un VASCAR, surveillance aux pistes de courses, gestion du personnel policier (cours de base), conduite préventive, formation relative aux douanes et à l'accise, éthylomètre de constat, armes à feu.

GEND. HAWKINS, H.A.

NBRE D'ANNEES DE SERVICE
Patrouille routière du Nouveau-Brunswick - huit mois
GRC - trois années et demie

COURS:
Formation de base des agents de la GRC, radar, armes à feu, conduite préventive, enquête sur les crimes d'incendie.

GEND. HOOPER, P.

NBRE D'ANNEES DE SERVICE
Patrouille routière du Nouveau-Brunswick - trois années
Application du code de la route - douze années
Police militaire - huit années

COURS:
Éthylomètre de constat, radar, armes à feu, enquête sur les accidents de la route, secourisme, techniques policières générales, conduite préventive, système d'alerte en cas d'effraction et système de securité, police militaire GP I, II et III, caporal, protection civile, désastre.

GEND. HOWELL, R.

NBRE D'ANNEES DE SERVICE
Police routière du Nouveau-Brunswick - trois années
Application du code de la route - sept années

COURS:
Radar, armes à feu, enquête sur les accidents de la route, secourisme, techniques policières générales.

GEND. JOHNSON, R.

NBRE D'ANNEES DE SERVICE
Patrouille routière du Nouveau-Brunswick - trois années
Application du code de la route - une année

COURS:
Radar, armes à feu, enquête sur les accidents de la route, secourisme, techniques policières générales, formation supérieure des conducteurs de véhicule automobile, caporal, protection civile et légitime défense, patrouille routière, formation supérieure des conducteurs de véhicule automobile.

GEND. KINSMAN, J.E.

NBRE D'ANNEES DE SERVICE
Patrouille routière du Nouveau-Brunswick - quatre mois
Police municipale - quatorze années

COURS:
Techniques policières générales, formation en cours d'emploi, émeute, stupéfiants, enquête criminelle (cours de base et cours supérieur), surveillance policière, armes à feu, éthylomètre de constat, diverses techniques policières utilisées dans la prévention du crime.

GEND. LAWSON, D.W.

NBRE D'ANNEES DE SERVICE
Patrouille routière du Nouveau-Brunswick - neuf mois
Police municipale - cinq années

COURS:
Opérateur du terminal du C.I.P.C., radar, cours sur l'utilisation du cinémomètre (radar), techniques policières générales, colloque sur la prévention du crime, éthylomètre de constat, intervention d'urgence, armes à feu.

GEND. McNUTT, T.

NBRE D'ANNEES DE SERVICE
Patrouille routière du Nouveau-Brunswick - une année et trois mois
Police militaire - dix années

COURS:
Formation de base de la police militaire au niveau III des métiers, police militaire - niveau V des métiers, défense nationale, service d'identité, chef subalterne/défense de la base, éthylomètre de constat, secourisme, radar, enquête sur les accidents de la route, cours de conduite préventive, patrouille routière, cours sur l'environnement terre.

GEND. MOFFITT, G. A.

NBRE D'ANNEES DE SERVICE
Patrouille routière du Nouveau-Brunswick - deux mois
GRC - douze années

COURS:
Conduite préventive, formation de base des agents de la GRC, superviseur de police, observation aérienne, crimes d'incendie, armes à feu, principes de l'arpentage, secourisme, radar (mobile et fixe), instructeur qualifié en matière d'utilisation des radars mobiles, gendarmes subalternes, gendarmes supérieurs, cours sur la circulation, cours supérieur d'enquête sur les accidents de la route, méthodes et techniques d'identification, instructeur en observation aérienne.

GEND. MORNEAULT, G.

NBRE D'ANNEES DE SERVICE
Patrouille routière du Nouveau-Brunswick - trois années
Police municipale - trois années

COURS:
Éthylomètre de constat, radar, armes à feu, enquête sur les accidents de la route, secourisme, techniques policières générales, Académie de police de l'Atlantique, patrouille routière, cours supérieur de conduite de véhicule automobile.

GEND. QUESNEL, T. P.

NBRE D'ANNEES DE SERVICE
Patrouille routière du Nouveau-Brunswick - trois mois
GRC - trois années

COURS:
Radar, poursuites à grande vitesse, formation de base des agents de la GRC.

GEND. RICHARDSON, K.

NBRE D'ANNEES DE SERVICE
Patrouille routière du Nouveau-Brunswick - deux années
Police municipale - sept années

COURS:
Patrouille routière, éthylomètre de constat, radar, armes à feu, enquête sur les accidents de la route, secourisme, techniques policières générales, surveillant I, stupéfiants, C.I.P.C., dactylographie, irritants chimiques (Mace), cours supérieur de conduite de véhicule automobile, cours supérieur d'enquête sur les accidents.

GEND. ROCHON, J. MICHEL E.

NBRE D'ANNEES DE SERVICE
Patrouille routière du Nouveau-Brunswick - trois mois
GRC - deux années
Police militaire - une année et demie

COURS:

Formation de base des agents de la GRC, radar.

GEND. SHAW, R.

NBRE D'ANNÉES DE SERVICE
Patrouille routière du
Nouveau-Brunswick - trois années
Application du code de la route - six années
Police municipale - quatorze années

COURS:
Éthylomètre de constat, radar, armes à feu, enquête sur les accidents de la route, secourisme, techniques policières générales, conduite préventive, stupéfiants, déversements de produits chimiques à base d'huile.

GEND. SMITH, S. H.

NBRE D'ANNÉES DE SERVICE
Patrouille routière du
Nouveau-Brunswick - deux mois

COURS:
Formation de base - Académie de police de l'Atlantique, radar, C.I.P.C., réanimation cardio-pulmonaire.

GEND. ST-ONGE, J. L.

NBRE D'ANNÉES DE SERVICE
Patrouille routière du
Nouveau-Brunswick - trois années
Application du code de la route -
dix-huit années

COURS:
Radar, armes à feu, enquête sur les accidents de la route, secourisme, techniques policières générales.

GEND. TIFFIN, K. T.

NBRE D'ANNÉES DE SERVICE
Patrouille routière du
Nouveau-Brunswick - neuf mois
Police municipale - dix-sept années

COURS:
Éthylomètre de constat, spécialités des communications (éducation permanente), techniques d'enquête pour les gendarmes subalternes, instructeur de conduite préventive, développement des qualités de chef de police, techniques d'enseignement, perfectionnement des cadres, radar, secourisme, administration supérieure de la police, cours de surveillance, formation des conducteurs de véhicule automobile.

GEND. TITUS, W.

NBRE D'ANNÉES DE SERVICE
Patrouille routière du
Nouveau-Brunswick - trois années
Application du code de la route - trois années
Police municipale - huit années

COURS:
Éthylomètre de constat, radar, armes à feu, enquête sur les accidents de la route, secourisme, techniques policières générales, stupéfiants, enquête sur les accidents de la route.

GEND. WARD, R.

NBRE D'ANNEES DE SERVICE
Patrouille routière du
Nouveau-Brunswick - trois années
Application du code de la route - une année
Police municipale - huit années

COURS:
Éthylomètre de constat, radar, armes à feu, enquête sur les accidents de la route, secourisme, techniques policières générales, cours supérieur sur les techniques policières, stupéfiants, enquête sur les accidents de la route, formation supérieure des conducteurs de véhicule automobile.

GEND. WILMOT, K. W.

NBRE D'ANNEES DE SERVICE
Patrouille routière du
Nouveau-Brunswick - quatre mois
GRC - trois années

COURS:
Formation de base des agents de la GRC, gendarme spécial (trois mois), plongée en scaphandre autonome, certificat restreint d'opérateur-radio-téléphone, C.I.P.C. poursuites à grande vitesse, secourisme, réanimation cardio-pulmonaire.

GEND. YEOMANS, D.

NBRE D'ANNEES DE SERVICE
Patrouille routière du
Nouveau-Brunswick - trois années
Application du code de la route - six années
GRC - neuf années

COURS:
Radar, armes à feu, enquête sur les accidents de la route, secourisme, techniques policières générales, mesures d'urgence.

PROGRAMME DES MEMBRES AUXILIAIRES DE LA PATROUILLE ROUTIERE DU NOUVEAU-BRUNSWICK

La Loi sur la police du Nouveau-Brunswick prévoit la nomination de membres auxiliaires de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick au paragraphe 17.9, qui se lit comme suit:

> 17.9(1) Le chef de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick peut nommer au corps de police des agents de police auxiliaires, sauf si la nomination les destine seulement
>
> a) à exercer les fonctions qui seraient normalement exercées par un membre de la Patrouille exercées du Nouveau-Brunswick, ou
>
> b) à exercer les fonctions des membres de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick au cours d'une grève ou d'un lock-out légal.
>
> 17.9(2) Un agent de police auxiliaire ne peut exercer ses fonctions que lorsqu'il est accompagné ou sous le contrôle d'un agent de police ou d'un membre de la Gendarmerie royale du Canada; il a toutefois, lorsqu'il agit ainsi les mêmes attributions, pouvoirs et immunités qu'un agent de police.
>
> 17.9(3) Un membre de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick et un agent de police auxiliaire nommé en application du paragraphe(1) sont réputés être des représentants de la Couronne aux fins de la Loi sur les procédures contre la Couronne, à l'égard de tout délit civil commis dans l'exercice ou l'exercice présumé de leurs fonctions conformément à l'article 12. 1981, c.59, art.14.

Jusqu'à maintenant, des membres auxiliaires de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick n'ont pas été nommés, quoique la Gendarmerie royale du Canada et divers corps de police municipaux de la province fassent appel à des agents du genre.

L'utilisation d'agents de police auxiliaires permet d'obtenir à peu de frais l'effectif additionnel nécessaire, mais aussi de faire participer la collectivité, chose des plus souhaitables pour le maintien de l'ordre.

Avant le 1er juillet 1982, la Patrouille routière assurait le maintien de l'ordre seulement sur la Transcanadienne à partir de la frontière du Québec et du Nouveau-Brunswick jusqu'à Jemseg. Son activité se résumait à l'application du code de la route et aux enquêtes sur les accidents de la circulation. Suite à l'élargissement du 1er juillet 1982 puis à celui du 1er mars 1983, le territoire de la Patrouille routière a été étendu pour comprendre toutes les routes secondaires et les routes de raccordement le long de la Transcanadienne dans les zones de détachement suivantes de la GRC: Edmundston, Saint-Léonard, Grand-Sault, Perth Andover, Florenceville, Woodstock, Fredericton, Gagetown et Sussex. Il s'est alors révélé nécessaire de patrouiller à la fois les régions isolées et les petites localités. En effet, bon nombre de ces localités sont très mouvementées les soirs de fin de semaine où se produisent des situations qui sont mieux réglées par des patrouilles de deux hommes.La nomination d'agents de police

auxiliaires permettrait d'obtenir l'effectif additionnel requis au cours des patrouilles pour assurer la sécurité et l'efficacité accrues que fournissent les équipes de deux hommes. Même si, d'après la loi, l'agent de police auxiliaire ne peut exercer ses fonctions que lorsqu'il est accompagné ou sous la surveillance d'un agent de police ou d'un membre de la Gendarmerie royale du Canada, on recommande que les critères de nomination des membres auxiliaires de la Patrouille routière soient élevés. On pourra ainsi s'assurer que le corps de police auxiliaire soit d'un calibre suffisant pour lui permettre d'exercer ses fonctions avec la motivation qu'il faut, mais aussi de maintenir et de rehausser l'image de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick grâce à cette participation communautaire.

En vue d'assurer l'application de ces normes, on recommande d'abord que les membres auxiliaires éventuels de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick répondent aux exigences de base suivantes:

a) avoir été membre de la GRC, de la police militaire ou d'un corps de police municipal, ou

b) avoir été membre auxiliaire de la GRC ou d'un corps de police municipal.

Le candidat éventuel doit être en bonne santé physique et mentale, jouir d'une bonne réputation dans sa localité et habiter la zone de détachement de la Patrouille routière où il exercera ses fonctions.

Les agents de police auxiliaires pourraient être tenus constamment à jour sur la façon de s'occuper des questions policières en participant à des séances de formation en cours d'emploi qui se dérouleraient toutes les six à huit semaines.

Un membre auxiliaire de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick agirait comme volontaire puisqu'il ne recevrait aucun salaire. Cela permettrait d'assurer la participation seulement des personnes qui sont vraiment intéressées à aider la patrouille et à améliorer les relations entre la collectivité et le corps de police. On recommande, toutefois, qu'une indemnité de repas soit versée aux membres auxiliaires qui ont fait un poste de travail complet. L'indemnité de repas et le coût non renouvelable des uniformes et de la formation constitueraient les seules dépenses du programme d'agents auxiliaires.

ANNEXES

Annexe "A"

Mr. Speaker, I am proud to represent the people of Restigouche West in this Assembly and I pledge to them my continued efforts to bring back to New Brunswick a government that respects them and sees in them the potential for achieving the true greatness of our province.

Thank you.

Mr. GRAHAM, as Hon. Mr. Logan rose to speak: Just like Roger Whittaker and the "Last Farewell."

Hon. Mr. LOGAN: It has been years since I've had such an ovation, for which I thank hon. gentlemen.

Mr. GRAHAM: The first shall be the last.

Hon. Mr. LOGAN: Quite possibly.

Mr. BRANCH: Don't turn around. Remember what happened to Caesar.

Hon. Mr. LOGAN: There was a fellow named Brutus and I'm facing him.

Mr. Speaker - - -

Hon. Mr. SIMARD: Deputy Speaker.

Hon. Mr. LOGAN: He is the Speaker. He is sitting in the Speaker's chair and he is acting as the Speaker.

Mr. Speaker, there appears to have been and still is a considerable amount of controversy about the New Brunswick Highway Patrol. I thought I had made it plain on numerous occasions that there is no intention on the part of the government of New Brunswick, the Department of Justice or the Attorney General to go into a provincial police force. I am continuously amazed at the misconceptions the members opposite and members of the media accept; they refuse to take as fact statements made my members of government and insist that there is some ulterior and underhanded motive in the establishment of the Highway Patrol.

Monsieur l'Orateur, je suis fier de représenter la population de Restigouche-Ouest à l'Assemblée législative et je m'engage à poursuivre mes efforts en vue de redonner au Nouveau-Brunswick un gouvernement qui la respecte et qui croit en sa capacité de développer notre province à son plein potentiel.

Merci.

M. GRAHAM, comme M. Logan se lève pour prendre la parole: Tout comme Roger Whittaker dans sa chanson "Last Farewell".

L'hon. M. LOGAN: Cela fait des années que je n'ai pas été ovationné de la sorte. J'en remercie les députés.

M. GRAHAM: Les premiers seront les derniers.

L'hon. M. LOGAN: Il se peut fort bien.

M. BRANCH: Ne vous retournez pas. Rappelez-vous ce qui est arrivé à César.

L'hon. M. LOGAN: Il y avait un dénommé Brutus et je lui fais face.

Monsieur l'Orateur...

L'hon. M. SIMARD: Orateur suppléant.

L'hon. M. LOGAN: Il est l'Orateur. Il est assis dans le fauteuil de l'Orateur et il le remplace.

Monsieur l'Orateur, il semble y avoir eu et y avoir encore une grosse controverse au sujet de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick. Je croyais avoir expliqué clairement à maintes reprises que le gouvernement du Nouveau-Brunswick, le ministère de la Justice ou le procureur général n'a pas l'intention d'établir un corps de police provincial. Les malentendus véhiculés par les députés d'en face et les médias me surprennent continuellement; ils refusent d'accepter les déclarations des membres du gouvernement et insistent que la création de la patrouille routière cache quelque chose.

I would like to set the record straight on the development of the Highway Patrol and on its role in policing certain specified highways in this province. I am pleased to have the opportunity to do this as the Highway Patrol represents a significant effort by the Department of Justice to improve highway police coverage and to restrain the growing costs of this aspect of police work.

Prior to the dissolution of the Provincial Secretary's Department, there existed within that ministry an enforcement arm called the Highway Law Enforcement Division. It was comprised of approximately 60 uniformed officers. One-half of these officers were employed at fixed weigh scale sites throughout the province, four officers were employed full time in the licensing and inspection of motor vehicle inspection stations, and the balance of the force was vehicle-equipped and performed a number of functions including daylight traffic patrol, service of documents of motor vehicle license suspension, seizure of invalid license plates, daylight weight enforcement, enforcement of motor carrier licensing provisions, escort of overwidth loads on highways and various incidental enforcement activities arising out of the responsibilities of the Provincial Secretary's Department.

Mr. SPEAKER resumed the chair.

Hon. Mr. LOGAN: The officers not assigned to fixed scale sites were distributed throughout the province with one or two-man offices being common. Because there was insufficient manpower in each office to operate on a 24-hour basis seven days per week and because the collective agreement which the unit operated under placed many obstacles in the way of such a comprehensive operation, all enforcement activity, with

J'aimerais rétablir les faits au sujet de la création de la patrouille routière et de son rôle dans la patrouille de certaines routes de la province. Je suis heureux de le faire étant donné qu'elle constitue une mesure importante que le ministère de la Justice a prise afin d'améliorer la patrouille de nos routes tout en freinant la croissance des coûts dans ce domaine.

Avant la dissolution du Secrétariat de la province, celui-ci comprenait une Division de l'exécution du code de la route, constituée d'environ 60 agents en uniforme. La moitié de ces agents étaient affectés à des postes de pesées répartis dans la province; quatre agents travaillaient à plein temps à l'accréditation et à l'inspection des postes de vérification des véhicules à moteur; les autres avaient un véhicule et s'adonnaient à nombre de services y compris la patrouille routière de jour, la signification des documents dans le cadre de la suspension des permis de véhicule à moteur, la saisie de plaques d'immatriculation périmées, l'application des restrictions de poids pendant le jour, l'application des dispositions des permis des transports routiers, l'escorte sur nos routes des charges exceptionnelles, et diverses activités secondaires d'exécution des lois relevant du Secrétariat de la province.

L'ORATEUR reprend le fauteuil.

L'hon. M. LOGAN: Les agents qui n'étaient pas affectés à des postes de pesées étaient répartis de par la province, souvent par groupe de un ou deux. Étant donné qu'il n'y avait pas assez de personnel à chaque bureau pour offrir un service de 24 heures, sept jours par semaine, et que l'entente collective ne permettait pas une telle chose, tout le travail, à l'exception d'un peu de surtemps, se faisait du lundi au vendredi et ce

the exception of a limited amount of overtime, was performed Monday to Friday during daylight hours. In any law enforcement activity where the Highway Law Enforcement Division was the lead agency or the only one, the implications for ineffective enforcement were obvious.

In the fall of 1978 the Provincial Secretary's Department was dissolved and its responsibilities were distributed to the most appropriate ministries. At this time, the officers of the Highway Law Enforcement Division who worked at fixed scale sites were transferred to the Department of Transportation. That department then became responsible for all enforcement activity at fixed scale sites in the province. A short time later those officers responsible for motor vehicle inspection stations were also transferred to that department. This left 25 uniformed and vehicle-equipped officers in approximately 14 locations throughout the province.

At the same time these developments were taking place, the Department of Justice was dealing with a number of diverse but related policing issues. One of these was, and is, the rapidly escalating cost of delivery of police services, especially provincial policing costs. Another was a perceived lack of highway enforcement and highway patrol visibility caused in part by pressure on police manpower from other areas, such as investigations of criminal offences. This was occurring at a time when the Department of Justice was attempting to hold the line on increases in police manpower because of costs. Further, there was an identified lack of coordinated enforcement activity taking place in such areas as commercial vehicle weight enforcement.

le jour. Partout où la Division de l'exécution du code de la route était le principal organisme ou le seul, les implications quant à une exécution inefficace étaient évidentes.

À l'automne de 1978, on a dissous le Secrétariat de la province et réparti ses responsabilités parmi les ministères les plus appropriés. On a transféré à ce moment-là au ministère des Transports les agents de la Division de l'exécution du code de la route qui s'occupaient des postes de pesées. Ce dernier est alors devenu responsable de l'exécution de toutes les lois en rapport avec les postes de pesées de la province. Un peu plus tard, les agents chargés des postes de vérification des véhicules à moteur ont aussi été transférés à ce ministère. Il est donc resté 25 agents en uniforme, avec véhicule, à environ 14 emplacements dans la province.

Pendant ce temps, le ministère de la Justice devait s'occuper d'un certain nombre de diverses questions connexes en ce qui a trait au maintien de l'ordre public. Il avait notamment et a encore à régler le problème de l'escalade rapide des coûts des services policiers, surtout ceux de la province. Un autre problème, c'était le manque apparent de patrouilles routières à cause des besoins à combler dans d'autres domaines, notamment les enquêtes sur les infractions criminelles. Pendant tout ce temps, le ministère de la Justice essayait de ne pas augmenter les effectifs policiers pour des raisons d'économie. On remarquait aussi un manque de coordination, par exemple dans la surveillance des véhicules commerciaux soumis à des restrictions de poids.

Because this 25-man enforcement unit already existed, it represented a unique opportunity for the department to attempt to employ some innovative steps to solve and identify possible solutions to some of these matters. As a result, the Department of Justice assumed responsibility for the balance of the enforcement division.

A first step was to critically appraise the duties that were previously performed by the enforcement unit with a view to determining: (a) if that activity was necessary; (b) if it was effective, and (c) if it could be more effectively or efficiently performed by another approach. As a result of this examination, a number of new enforcement strategies were implemented with the cooperation of municipal police and the Royal Canadian Mounted Police, and an example of this is the service of documents of license suspension that was reassigned to local police agencies. This was not only more effective but actually facilitated enforcement by enhancing the quality of evidence produced in court in these matters. A further example was the escort of overwidth loads on highways. It was felt that the proper way to effect this was to have the affected local police agencies coordinate it, as they would be in the best position to anticipate traffic and potential hazardous situations in their own areas.

This type of coordinated approach had not been employed in the past. The result of the implementation of this approach and the tightening of restrictions on persons moving such loads has seen a marked increase in the safety of such moves and a reduction in the dislocation of regular traffic. As a result of this reassessment of the duties performed by the former law enforcement division,

Comme cette unité de 25 hommes existait déjà, le ministère se voyait offrir une occasion unique d'innover et d'imaginer des solutions à certaines de ces questions. En conséquence, le ministère de la Justice a pris en charge ce qui restait de la Division de l'exécution.

Il fallait d'abord soumettre à un examen critique les anciennes fonctions de l'unité d'exécution afin de voir: (a) si l'activité était nécessaire; (b) si elle était utile, et (c) s'il y avait moyen de faire mieux autrement. Cet examen a donné lieu à la mise en application d'un certain nombre de nouvelles stratégies en matière d'exécution avec la collaboration des polices municipales et de la Gendarmerie royale du Canada. C'est ainsi par exemple que la signification de documents relatifs à la suspension des permis a été confiée cette fois-ci aux services de police locaux. Cette mesure, en plus de se montrer plus efficace, a de fait facilité l'exécution de la loi car les preuves produites devant les tribunaux ont ainsi plus de force. Il y a aussi l'exemple des convois exceptionnels sur les routes. On a jugé bon d'en confier la coordination aux services de police locale qui seraient plus en mesure de prévoir les problèmes de circulation et les dangers dans leur propre région.

Cette coordination des efforts n'existait pas dans le passé. La nouvelle méthode employée et l'imposition d'exigences plus sévères sur les conducteurs de ces convois ont rendu ce genre de déplacements beaucoup moins dangereux et moins susceptibles de nuire à la circulation normale. Cette réévaluation des fonctions de l'ancienne Division d'exécution du code de la route a permis de conclure

it was determined that they could be relocated into effective sized detachments without abandoning any necessary enforcement activity.

In view of the pressure on Royal Canadian Mounted Police manpower and its high cost, this group, when concentrated, could have a considerable impact, even with its limited size. It is already apparent that there has been a marked increase in police visibility and enforcement activity in areas where the Highway Patrol have been deployed. It could also provide an opportunity to evaluate a specialized highway law enforcement division which, it appears, could be deployed much more economically than present Royal Canadian Mounted Police manpower performing the same functions.

Mr. BRANCH: In other words, it's a cheaper police force.

Hon. Mr. LOGAN: Well, wait a minute. Just don't get too upset there.

Mr. BRANCH: It's a cheaper unit.

Hon. Mr. LOGAN: Mr. Speaker, the hon. gentleman, as usual, is being his sherquacious self. If he will only wait, I will come to that.

When this unit is fully deployed, operational and has demonstrated its effectiveness, it will provide the government with two options. Royal Canadian Mounted Police Highway Patrol manpower within the unit's areas might be redeployed to areas where the pressure on existing manpower is severe, and this would enhance Royal Canadian Mounted Police services without increasing the cost of Royal Canadian Mounted Police services.

Alternatively, Royal Canadian Mounted Police Highway Patrol manpower could be reduced on a one for

qu'il y avait moyen de les redéployer en détachements assez importants pour être efficaces sans pour autant abandonner des services policiers nécessaires.

Étant donné que la Gendarmerie royale du Canada est très occupée et coûte cher, ce petit groupe, une fois concentré, pourrait avoir un impact considérable malgré ses faibles effectifs. On constate déjà une présence policière plus visible et active là où se trouve la Patrouille routière. Un tel redéploiement pourrait aussi permettre de juger de l'utilité d'une division spécialisée dans l'exécution du code de la route laquelle, semble-t-il, coûterait moins cher que les membres de la Gendarmerie royale du Canada qui font présentement les mêmes fonctions.

M. BRANCH: Autrement dit, c'est une force policière moins dispendieuse.

L'hon. M. LOGAN: Attendez un peu. Ne vous énervez pas trop.

M. BRANCH: C'est une unité moins dispendieuse.

L'hon. M. LOGAN: Comme d'habitude, monsieur l'Orateur, l'honorable monsieur parle pour ne rien dire. Il pourrait attendre, car j'en parlerai plus tard.

Lorsque cette unité sera complètement déployée et active qu'elle aura montré ce qu'elle peut faire, le gouvernement se trouvera devant deux options. Les effectifs de la Gendarmerie royale du Canada se trouvent présentement affectés aux mêmes endroits pourraient être réaffectés là où la main-d'oeuvre est très débordée, ce qui rendrait la Gendarmerie royale du Canada plus efficace sans pour autant en augmenter les coûts.

D'autre part, on pourrait, à chaque membre de cette unité, réduire d'autant les effectifs de la Gen

one basis as a result of the deployment of the unit. This reduction would, of course, only affect Royal Canadian Mounted Police Highway Patrol manpower and not detachment strength. At its present strength, this one for one replacement would amount to a pure saving of approximately $650 000 per year to the taxpayers of this province.

The possible future cost implications are apparent when it is borne in mind that the present contract for Royal Canadian Mounted Police provincial police services expires March 31, 1981. The present contract requires that the province pay 56% of policing costs in the final year of the contract. In 1980-81 this amounts to $9 265 800 or approximately $26 000 per deployed Royal Canadian Mounted Police Officer, and that is only 56% of the actual cost to the taxpayers which is $46 960 per officer. In contrast, the actual cost in 1980-81 for each Highway Patrol officer deployed is $27 500.

All indications are that the federal government will be seeking to have the provinces pay a much larger percentage of costs in the new contract. At a cost split of 80/20, for example, the unit cost to the province of each Royal Canadian Mounted Police officer would be approximately $37 000 or $10 000 more per officer than the Highway Patrol. Part of the reason for this difference is, of course, the result of the broad and comprehensive training required by all Royal Canadian Mounted Police officers to perform all police functions. This is not required by a specialized unit employed in one principal area, such as highway law enforcement, where high standards may be achieved at much less cost.

merie royale du Canada qui sont affectés à la patrouille routière. Cette réduction ne toucherait évidemment que les membres de la G.R.C. qui font la patrouille routière et ne modifierait pas les effectifs du détachement. En se fondant sur les effectifs actuels, ce remplacement de un homme pour un homme entraînerait des économies simples de $650 000 par année au profit des contribuables de la province.

Pour voir ce que cela donne comme coûts, on doit se rappeler que le contrat actuel pour les services de la Gendarmerie royale du Canada dans la province prend fin le 31 mars 1981. Le contrat actuel oblige la province à payer 56% des frais de la police dans la dernière année du contrat. En 1980-1981, ce montant se chiffre à $9 265 800, soit environ $26 000 par agent déployé de la Gendarmerie royale du Canada. En outre, ce montant ne couvre que 56% des $46 960 que coûte en réalité aux contribuables chaque agent. En comparaison, chaque membre déployé de la Patrouille routière coûte $27 500 en 1980-1981.

Tout semble indiquer que le gouvernement fédéral demandera aux provinces de payer un pourcentage beaucoup plus élevé des frais dans le nouveau contrat. Si les frais sont répartis à 80/20, par exemple, la province devra payer environ $37 000 pour chaque agent de la Gendarmerie royale du Canada, soit $10 000 de plus que pour les agents de Patrouille routière. Cette différence s'explique évidemment en partie par la formation plus poussée qu'il faut donner à tous les agents de la Gendarmerie royale du Canada afin qu'ils puissent remplir toutes les fonctions policières. Ce n'est pas nécessaire dans le cas d'une unité spécialisée et chargée d'un secteur principal comme l'application du code de la route, où elle peut faire un excellent travail à beaucoup moins de frais.

The Highway Law Enforcement division has been relocated into four detachments over the past six months. These are located in Fredericton, Woodstock, Perth-Andover and Edmundston. By April 1 all detachments will be at their full complement of six officers, and these officers will be operating on a 24-hour, seven day per week basis. The number of vehicles deployed has been reduced from 25 to 17, providing three marked emergency equipped police vehicles and one unmarked vehicle per detachment. All vehicles are equipped with radar and each detachment is equipped with a breathalyzer machine. A new communications system is being installed to provide the latest in police communications capability.

As I have mentioned, the unit has been renamed the New Brunswick Highway Patrol and all members have been renamed Highway Patrol officers. A new chief of Highway Patrol assumed his duties effective February 1, upon the retirement of the former director. Of the present members of the unit, approximately 75% are former police officers from various forces; the others have acquired extensive experience within the unit itself. In the past six months all the officers have graduated from a general police sciences course specially designed for highway law enforcement activity at the Atlantic Police Academy. All officers are qualified radar operators and six are qualified breathalyzer technicians.

All the officers in the unit are presently in the process of taking firearms training under the auspices of the Saint John Police Department. This training will be supplemented by training at the Atlantic Police

La Direction d'exécution du code de la route a, au cours des six derniers mois, été répartie en quatre détachements situés à Fredericton, Woodstock, Perth-Andover et Edmundston. Au 1er avril, ces détachements auront tous des effectifs complets de six agents chacun qui assureront un service de 24 heures par jour et de sept jours par semaine. Nous avons réduit de 25 à 17 le nombre de véhicules utilisés, soit trois voitures identifiées et équipées pour les cas d'urgence et une voiture non identifiée par détachement. Toutes les voitures possèdent un radar et chaque détachement a un alcootest. Nous installons un nouveau système de communication policière afin d'offrir aux agents ce qu'il y a de mieux dans ce domaine.

Comme je disais, l'unité porte maintenant le nom de Patrouille routière du Nouveau-Brunswick et tous ses membres ont pour titre celui d'agents de la Patrouille routière. Cette patrouille a un nouveau chef qui est entré en fonctions le 1er février à la retraite de l'ancien directeur. Environ 75% des membres actuels de l'unité occupaient auparavant des fonctions policières et les autres ont acquis une vaste expérience au sein de l'unité même. Au cours des six derniers mois, tous les agents ont obtenu de l'École de police de l'Atlantique un diplôme en sciences policières avec spécialisation en exécution du code de la route. Les agents s'y connaissent tous dans l'emploi du radar et six d'entre eux sont des techniciens qualifiés dans l'usage de l'alcootest.

Les agents de l'unité suivent tous présentement des cours sur l'usage des armes à feu organisés par le service de police de Saint-John, cours qu'ils compléteront à l'École de police de l'Atlantique et aussi [redacted]

Academy and in-service training. Upon completion of this training, all officers will be equipped with sidearms. Once they are so equipped, all officers will be required to complete ongoing testing and training, at least annually, in accordance with normal policing requirements and will be subject to stringent policy with regard to the carrying and use of firearms.

It is necessary to take this step for a number of reasons, including an appreciation of the situation and climate within which police officers must operate and provision for their own safety. It is an unfortunate reality that in this day and age it is unthinkable to deploy police officers without arming them.

Mr. Speaker, I would just digress to bring to the hon. gentlemen's attention the fact that an RCMP officer was shot three times the day before yesterday in Edmonton while doing a highway patrol function.

The objective of the New Brunswick Highway Patrol is to provide a specialized law enforcement unit to police provincial highways. This encompasses the enforcement of all provincial laws relating to the use of highways and criminal code driving offences. In addition, it will enforce provisions of the Liquor Control Act, the Narcotic Control Act and the Food and Drugs Act on provincial highways.

All members of the Highway Patrol are "Police Officers", and I quote that, and as such they have the same powers, rights and authority as other police officers such as members of the Royal Canadian Mounted Police. In the case of the Highway Patrol, its principal function is to carry out law enforcement activity on

cours d'emploi. Lorsqu'ils auront terminé ces cours, les agents porteront tous une arme individuelle. Les agents armés devront, au moins une fois par année, subir les tests et suivre les cours normalement exigés des policiers. Ils devront aussi se conformer aux normes sévères relatives au port et à l'usage des armes à feu.

Cette mesure s'impose pour diverses raisons. Il faut notamment comprendre les circonstances dans lesquelles les agents de police doivent travailler et voir à leur sécurité. La triste réalité, c'est qu'il ne peut être question de nos jours de déployer des agents de police sans les armer.

Monsieur l'Orateur, j'aimerais juste m'écarter du sujet pour signaler au député qu'avant-hier à Edmonton on a tiré à trois reprises sur un agent de la GRC pendant qu'il effectuait une patrouille routière.

La Patrouille routière du Nouveau-Brunswick est une unité chargée de faire respecter la loi et maintenir l'ordre sur les routes provinciales. Elle vise à faire respecter toutes les lois provinciales relatives à l'utilisation des routes et aux infractions à la conduite automobile relevant du Code criminel. De plus, elle verra à faire respecter sur les routes provinciales les dispositions de la Loi sur la réglementation des alcools, de la Loi sur les stupéfiants et de la Loi des aliments et drogues.

Tous les membres de la Patrouille routière sont, soit dit entre guillemets, des "agents de police", et ils ont donc les mêmes responsabilités, les mêmes droits et pouvoirs que les autres agents de police, comme ceux de la Gendarmerie royale du Canada. Dans le cas de la Patrouille routière, sa principale

provincial highways as it relates to use of those highways. We recognize that in the course of performing their duties they will be confronted with situations that fall outside this role. For example, if a robbery takes place on the highway being patrolled by the Highway Patrol, it is clearly the responsibility of the Royal Canadian Mounted Police. The Highway Patrol might respond in the first instance but only to assist until the RCMP took charge. All Criminal Code offences with the exception of driving offences will be the responsibility of the Royal Canadian Mounted Police or municipal police forces, as the case may be.

The Highway Patrol, with its present complement, will initially be responsible for the Trans-Canada Highway, Route 2, from the Quebec border to Jemseg. Within a few months I am hopeful the Highway Patrol will be in a position to cover its assigned area which adds the tributary highways of Route 2 from the Quebec border to Jemseg.

All enforcement activity by the Highway Patrol is being coordinated with the Royal Canadian Mounted Police in order to avoid overlap or duplication of enforcement. Communications, patrol areas and enforcement procedures are being coordinated. Activity is also being coordinated with the local municipal police forces within the regions in which the Highway Patrol will be operating. The steps necessary to coordinate activity with the Royal Canadian Mounted Police and the municipal police forces in Edmundston, St. Leonard, Grand Falls, Hartland, Woodstock, Nackawic and Fredericton

fonction vise à faire respecter la loi et à maintenir l'ordre sur les routes provinciales pour ce qui touche à l'utilisation de ces routes. Nous reconnaissons que dans l'exécution de ses fonctions elle sera confrontée à des situations qui sont en dehors de ses attributions. Par exemple, si un vol se produit sur la route où la Patrouille routière exerce une surveillance, il est clair que cela relève de la Gendarmerie royale du Canada. La Patrouille routière pourrait intervenir immédiatement mais seulement pour prêter main forte en attendant que la GRC prenne la relève. Toutes les infractions au Code criminel sauf les infractions à la conduite automobile relèveront de la Gendarmerie royale du Canada ou des forces de l'ordre municipales, selon le cas.

La Patrouille routière et ses effectifs actuels sera d'abord chargée de surveiller la Transcanadienne, la route 2, à partir de la frontière du Québec jusqu'à Jemseg. J'espère que d'ici quelques mois elle sera en mesure de surveiller le secteur qui lui a été assigné, et qui comprend les routes secondaires rejoignant la route 2 à partir de la frontière du Québec jusqu'à Jemseg.

Toutes les activités de la Patrouille routière ayant trait à la surveillance des routes sont coordonnées avec la Gendarmerie royale du Canada, ceci afin d'éviter les chevauchements et les doubles emplois dans le service. On coordonne les activités liées aux communications, aux secteurs de surveillance et aux procédures de contrôle. Il y a aussi coordination avec les polices municipales dans les régions sous le contrôle de la Patrouille routière. Les mesures nécessaires pour coordonner les activités avec la Gendarmerie royale du Canada et les forces de l'ordre municipales d'Edmundston,

are well advanced and will be complete by April 1. The cooperation between the Highway Patrol, Royal Canadian Mounted Police and all of these municipal police departments has been excellent.

The Highway Patrol will officially assume its role on May 1, 1980.

Mr. McKAY: Are they going to have guns, Rod?

Hon. Mr. LOGAN: I just told you they are going to be issued with sidearms. Did you not hear me?

Mr. BRANCH: Machine guns too?

Hon. Mr. LOGAN: Flamethrowers.

Hon. Mr. HATFIELD: Order.

Hon. Mr. LOGAN: Probably, Mr. Speaker. The hon. gentleman asked me the question. I say probably, I don't know.

In the interim, patrol activity will take place in conjunction with further training and equipping. On May 1, all highway enforcement duties will be assumed with the exception of accident investigation. A target date for the takeover of accident investigations within the unit's jurisdiction has been set for September 1, 1980 and will be dependent on training to take place within the intervening period.

I recognize that one of the reasons the Royal Canadian Mounted Police are so highly respected is that they do not engage in party politics. It is my intention to ensure that the Highway Patrol warrants the same respect. Hiring procedures, operational policies and enforcement activity will all reflect this. High individual standards for the members will be maintained in

Saint-Léonard, Grand-Sault, Hartland, Woodstock, Nackawic et Fredericton progressent bien et elles seront mises définitivement au point d'ici le 1er avril. La coopération entre la Patrouille routière, la Gendarmerie royale du Canada et toutes les sections de la police municipale a donné d'excellents résultats.

La Patrouille routière assumera officiellement ses responsabilités le 1er mai 1980.

M. McKAY: Portera-t-elle des armes, Rod?

L'hon. M. LOGAN: Je viens de vous dire qu'on lui donnera des armes individuelles. Ne m'avez-vous pas entendu?

M. BRANCH: Des mitrailleuses aussi?

L'hon. M. LOGAN: Des lance-flammes.

L'hon. M. HATFIELD: Règlement.

L'hon. M. LOGAN: Probablement, monsieur l'Orateur. Le monsieur m'a posé la question. Je lui réponds probablement; je ne sais pas.

En attendant, elle fera sont travail tout en se formant et en s'équipant davantage. Le 1er mai, elle assumera toutes les fonctions liées à l'exécution du code de la route à l'exception des enquêtes sur les accidents. Elle devrait prendre en main les enquêtes sur les accidents le 1er septembre 1980; la date dépendra du programme de formation qui aura lieu durant la période de transition.

Je reconnais que l'on respecte tant la Gendarmerie royale du Canada notamment parce qu'elle ne fait pas de politique de parti. Je me propose de voir à ce que la Patrouille routière mérite le même respect, ce par les formalités d'embauche, les politiques opérationnelles et les activités de surveillance. Conformément à l'esprit de la Loi sur la police, on maintiendra parmi les membres de

accordance with the spirit of the New Brunswick Police Act and generally accepted levels of police training and experience. In excess of 200 applications and inquiries were received, many from serving police officers, in response to a recent advertisement to fill five vacant positions in the Highway Patrol. This will ensure that a very high standard for members will be set and maintained.

In conjunction with the deployment of the four Highway Patrol detachments, a comprehensive enforcement strategy has been worked out to enforce commercial vehicle weight restrictions, motor carrier licensing and other laws regulating commercial vehicle traffic. This strategy involves the Royal Canadian Mounted Police, municipal police forces and the New Brunswick Highway Patrol. It is anticipated that this program will greatly enhance enforcement of these provisions and thereby decrease substantially the damage to provincial highways and also reduce infractions of the Motor Vehicle Act and the Motor Carrier Act licensing provisions by commercial vehicles. These two results should combine to enhance the safety of the travelling public which, of course, is the ultimate goal of any highway enforcement program. We intend to pay much closer attention to such problems as dangerously loaded pulp and gravel trucks and other dangers apparent to the motoring public.

With regard to weight enforcement, the Highway Patrol will assume the role of lead enforcement agency

hauts niveaux d'excellence ainsi que les niveaux de formation et d'expérience policière généralement acceptés. Suite à l'annonce parue récemment pour pourvoir à cinq vacances à la Patrouille routière, on a reçu plus de 200 demandes d'emploi et de renseignements, dont bon nombre provenant d'officiers de police en exercice. Ces nombreuses demandes permettront de fixer et de maintenir un degré d'excellence très élevé parmi les membres.

En conjonction avec le déploiement de quatre détachements de la Patrouille routière, on a mis au point une stratégie complète de surveillance pour faire respecter les dispositions des lois visant les restrictions de poids des véhicules à moteur, la délivrance des permis aux transporteurs routiers et d'autres lois réglementant la circulation des véhicules commerciaux. Cette stratégie comporte la participation de la Gendarmerie royale du Canada, des forces de l'ordre municipales et de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick. On prévoit que ce programme permettra de faire respecter beaucoup mieux ces dispositions, ce qui diminuera beaucoup les dommages causés aux routes provinciales et le nombre d'infractions à la Loi sur les véhicules à moteur et à la Loi sur les transports routiers ayant trait aux véhicules commerciaux. Il devrait en résulter une plus grande sécurité sur les routes, ce qui est, bien sûr, le but ultime de tout programme d'exécution du code de la route. Nous nous proposons de nous pencher plus attentivement sur des problèmes tels que des camions dangereusement chargés de pâte et de graviers et autres dangers auxquels sont manifestement exposés les automobilistes.

Quant à l'application des restrictions de poids, la Patrouille routière jouera le rôle d'une agence

in that area of the province comprised of Department of Transportation districts 5, 6, 7, 10 and 11, basically being the western portion of the province. The Royal Canadian Mounted Police will assume the lead agency role in other districts. This enforcement activity is being enhanced by involving municipal police in weight enforcement activity and the deployment of a specialized enforcement group in the Department of Transportation using existing manpower to augment enforcement during the spring weight restriction period.

The Department of Justice intends to quickly appraise the operation of the Highway Patrol and the various enforcement strategies that have been designed in conjunction with its deployment after they have been in operation for a period of not more than 12 months to determine their enforcement and economic impact. Any further developments in this regard will be influenced by these appraisals as well as other external factors taking place over the same time period, such as the costs of Royal Canadian Mounted Police services. During the appraisal period the Highway Patrol will be augmenting existing Royal Canadian Mounted Police coverage. It is only when they have demonstrated their competence and effectiveness that replacement of Royal Canadian Mounted Police Highway Patrol responsibilities will take place. Until that time the overall responsibility for the assigned areas remains that of the Royal Canadian Mounted Police coordinated with the New Brunswick Highway Patrol.

There is not at the present time, nor has there ever been, any intention to create a provincial police force to replace the Royal Canadian Mounted Police. This could only become a possibility if a major change occurred in the federal government's

de contrôle de premier plan dans la région de la province relevant du ministère des Transports, à savoir les districts 5, 6, 7, 10 et 11, situés à l'Ouest de la province. La Gendarmerie royale du Canada jouera également ce rôle dans d'autres districts. À ces activités de contrôle viennent s'ajouter celles de la police municipale et celles d'un groupe spécialisé du ministère des Transports utilisant ses effectifs actuels pour renforcer la surveillance durant la période de printemps où sont appliquées les restrictions de poids.

Le ministère de la Justice se propose d'évaluer rapidement les activités de la Patrouille routière et ses différentes stratégies de surveillance après une période de 12 mois au plus pour déterminer leur efficacité et leurs coûts. On fera les changements voulus en tenant compte aussi de facteurs externes, comme une comparaison avec le coût des services de la Gendarmerie royale du Canada. Au cours de la période d'évaluation, des membres de la Patrouille routière iront augmenter les effectifs actuels de la Gendarmerie royale du Canada. Ce n'est que lorsqu'elle aura fait valoir sa compétence et son efficacité que la Patrouille routière prendra en main les responsabilités routières de la Gendarmerie royale du Canada. En attendant, l'ensemble des activités liées aux secteurs assignés incombe toujours à la Gendarmerie royale du Canada, en collaboration avec la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick.

On ne se propose pas et ne s'est jamais proposé de constituer une force policière provinciale pour remplacer la Gendarmerie royale du Canada. Ceci ne pourrait avoir lieu que si un changement majeur survenait dans la politique du gouvernement

policy affecting the role, or costs to the province, of the Royal Canadian Mounted Police. This, however, does not imply that the Department of Justice is not prepared to look at innovative solutions to present policing problems, both operational and economic, with a view to providing the best possible police service at the most economical cost to the citizens of New Brunswick in the future.

Mr. Speaker, as important as highway law enforcement and the issues raised about the Highway Patrol may be, I do not lose sight of other issues important to the residents of our province. To many, the problems on our highways are important, but other matters such as the increasing incidence of violent crime, robberies of small stores in our communities and the use of drugs are more important. Drug trafficking and use in our schools, shopping malls and drinking establishments is widespread and apparent to the most casual observer. Drug abuse, whether it be marijuana, chemical drugs like speed and angel dust, or cocaine is a matter of deep concern to me. Every parent of school age children and of children in university must and should be concerned about the drug problem their children are exposed to every day in their schools. This concern led me to introduce the Petty Trespass Act last year which allows great powers in barring drug peddlars from school and shopping mall property. Since the Petty Trespass Act was proclaimed in early September last year we have made an effort to acquaint school teachers and administrators with its provisions and have received a number of favourable reports that it is helping to deal with the problem when it is used.

fédéral sur le rôle de la GRC ou sur ce qu'elle coûte à la province. Toutefois, ceci ne signifie pas que le ministère de la Justice n'est pas prêt à innover pour solutionner les problèmes actuels, économiques et opérationnels, en matière de surveillance policière, en vue de fournir à la population du Nouveau-Brunswick le meilleur service de police possible et le plus rentable qui soit.

Monsieur l'Orateur, si importantes que puissent être les questions relatives à l'exécution du code de la route et à la Patrouille routière, je n'oublie pas qu'il y a d'autres questions importantes aux yeux des résidents de la province. De l'avis de beaucoup, les problèmes que posent les routes sont importants, mais d'autres questions telles que le nombre croissant d'actes criminels, les vols dans les petits magasins locaux et l'usage de drogues sont plus importantes. Le trafic de la drogue et son utilisation dans les écoles, les centres commerciaux et les débits de boissons sont très répandus comme peut s'en rendre compte l'observateur le moins averti. L'abus des drogues, que ce soit la marijuana ou des substances chimiques telles que les amphétamines, la poussière des anges ou même la cocaïne est une question qui me préoccupe au plus haut point. Tous les parents dont les enfants fréquentent l'école ou l'université doivent et devraient se préoccuper du problème auquel leurs enfants se trouvent tous les jours exposés dans les écoles, à savoir le problème de la drogue. Ce problème m'a conduit à présenter l'année dernière la Loi sur les violations mineures du droit de propriété, laquelle loi confère de vastes pouvoirs en vue d'interdire aux [illegible] vendeurs de drogue l'accès aux écoles et aux centres commerciaux. Depuis

I have also made a considerable effort to resolve the problem of the jurisdictional dispute between the federal and provincial governments over who is responsible for drug enforcement and prosecutions. I believe drug trafficking is indistinguishable from any other forms of criminal activity in our communities; in fact, it causes a great deal of other forms of crime, from murder down to theft. At this very moment the Minister of Justice in Ottawa has in his possession a proposal including a New Brunswick draft agreement to resolve the jurisdictional problems in drug law enforcement. The essence of the matter is to avoid theoretical constitutional arguments and to create a more effective and coordinated system of enforcement.

The growing challenges to effective policing were recognized by the Department of Justice a number of years ago and were addressed by my colleague John Baxter, Q.C., and steps were taken to come to grips with the fundamental problem of quality in policing. Two steps are notable in this regard: the first was the enactment of the Police Act in 1977 establishing the New Brunswick Police Commission; the second step was the establishment within the Department of Justice of a Director of Policing Services in 1973.

The responsibilities of this branch of the department include:

promulgation de cette loi au début de septembre de l'année dernière, nous nous sommes efforcés de familiariser les enseignants et les administrateurs avec les dispositions de la loi et nous avons reçu un certain nombre de rapports favorables affirmant que ça aide beaucoup à solutionner le problème quand on a recours à cette mesure.

J'ai également fait bien des efforts pour résoudre le conflit de responsabilité entre les gouvernements fédéral et provincial, de l'application de la loi sur les stupéfiants et des poursuites. Je ne crois pas que le traffic des stupéfiants soit différent des autres formes d'activité criminelle dans nos localités; de fait, cela entraîne beaucoup d'autres formes de crime, depuis le meurtre jusqu'au vol. Le ministre de la Justice à Ottawa a actuellement en main une proposition incluant un projet d'entente avec le Nouveau-Brunswick pour résoudre le conflit de responsabilité dans l'application de la loi sur les stupéfiants. L'idée est d'éviter des discussions constitutionnelles théoriques et de mettre sur pied un système plus efficace et coordonné de mise en application de la loi.

Le besoin grandissant d'une politique efficace est reconnu par le ministère de la Justice depuis bien des années et a été souligné par mon collègue, John Baxter, c.r. Des mesures ont été prises pour s'attaquer au problème fondamental qui portait sur la qualité des services de police. Deux mesures sont notables à cet égard: la première était l'adoption de la Loi sur la police en 1977 créant la Commission de police du Nouveau-Brunswick; la deuxième était la création en 1973 au sein du ministère de la Justice du poste de directeur des services de police.

Cette Direction:

1. The negotiation of the provincial RCMP contract and the administration of that contract;

2. Liaison with all municipal police departments;

3. The coordination of police training including courses at the Canadian Police College in Ottawa, the Atlantic Police Academy in Charlottetown and short specialized policing courses at various locations inside this province;

4. Policy and administration of the gun control provisions of the Criminal Code;

5. Supervision of the private policing sphere, which means private investigators and security guards;

6. Enforcement of the provisions of the Liquor Control Act and Salvage Dealers Licensing Act, and

7. The administration of the Highway Patrol.

The responsibilities of the Policing Services Branch of the department have grown considerably since 1975 and it plays a key role in our efforts to foster and encourage an effective policing response to criminal activity. The work of the Police Commission is worth noting as it begins to show real effort and impact on coordination of the activities of police agencies in the province.

Mr. Speaker, I'm sorry, I don't feel well. I am unable to continue.

Mr. GRAHAM: Mr. Speaker, on a point of clarification, we don't have another speaker, so if you want to adjourn the debate - - -

Hon. Mr. HATFIELD moved adjournment of the debate.

Hon. Mr. HATFIELD moved that the House adjourn.

The House adjourned at 9.45 p.m.

---

1. Négocie le contrat provincial de la GRC et administre ce contrat;

2. Maintient les contacts avec tous les corps de police municipaux;

3. Coordonne la formation des agents de police, notamment les cours au Collège canadien de police à Ottawa, à l'École des agents de police de l'Atlantique à Charlottetown et les brefs cours spécialisés de police à divers endroits dans la province;

4. Applique et administre les clauses du Code criminel sur le contrôle des armes à feu;

5. Contrôle les agents de police privée, soit les détectives privés et les agents de sécurité;

6. Applique les dispositions de la Loi sur la réglementation des alcools et de la Loi sur les licences de brocanteurs, et

7. Administre la patrouille routière.

Les responsabilités de la Direction des services de police du ministère se sont accrues considérablement depuis 1973. Celle-ci joue un rôle-clef dans nos efforts pour favoriser et encourager une action policière efficace contre le crime. Le travail de la Commission de police mérite d'être noté car celle-ci commence vraiment à bien coordonner les activités des corps de police dans la province.

Monsieur l'Orateur, je suis désolé, je ne me sens pas bien. Je ne peux pas continuer.

M. GRAHAM: Monsieur l'Orateur, j'aimerais préciser qu'il n'y a pas d'autre orateur, aussi pourrions-nous ajourner le débat...

M. HATFIELD propose l'ajournement du débat.

M. HATFIELD propose l'ajournement.

La séance est levée à 21 h 45.

Annexe "B"

REDRESSEMENT DE L'EFFECTIF DE LA PRNB ET DE LA GRC

Année	Effectif de la PRNB	Redressements	Effectif provincial de la GRC	Réduction de la GRC reliée à l'élargissement de la PRNB	Augmentation de la GRC non reliée à l'élargissement de la PRNB
1979-1980	25[1]		359		
1980-1981	25		359		
1981-1982	30	5[2]	349 mars 1982	10 (du Québec à Jemseg)	
1982-1983	44	14	360 avril 1982 352 juillet 1982	8 (le long de la (Transcanadienne)	11[4]
			346 mars 1983	6 (Jemseg à Sussex)	
1983-1984	59	15[3]	332 juin 1983	14 (Sussex à la Nouvelle-Écosse)	
1984-1985	96	37	295	37 (Nord-Est)	
1985-1986	111	15	280	15 (Sud-Ouest)	
					11
TOTAL	111	86			

1. Transfert du Secrétariat de la province.

2. Adjonction pour les fonctions reliées à la limitation de poids et à la surveillance des véhicules utilitaires non exercées par la GRC.

3. Comprend le poste de chef adjoint.

4. Augmentation nécessaire pour les services généraux du maintien de l'ordre offerts par la GRC.

Annexe "C"

TABLEAU I

COÛT COMPARATIF PAR AGENT

Année[1] financière	Coût/agent de la PRNB ($)	Coût total/agent[2] de la GRC ($)	Services à contrat %	Coût provincial/ agent de la GRC ($)	Coût provincial rajusté/agent de la GRC[3]
1980-1981	38 200	45 286	56 %	25 360	33 813
1981-1982	46 900	53 750	56 %	30 100	40 133
1982-1983	50 740[4]	63 000	57 %	36 000	48 000
1983-1984[5]	43 200	63 000	58 %	36 540	48 720
1984-1985	43 200	63 000	59 %	37 100	49 466
1985-1986	43 200	63 000	60 %	37 800	50 400
1990-1991	43 200	63 000	70 %	44 100	58 800

1. Les chiffres pour 1980-1981 et 1981-1982 ont été établis d'après les coûts réels.

2. Les chiffres concernant la GRC ont été établis d'après des renseignements fournis par la Direction centrale du budget et de la comptabilité de la GRC, à Ottawa.

3. Les membres du corps de police à contrat provincial de la GRC consacrent environ 25 % de leur temps à des questions fédérales. Le chiffre inscrit au tableau représente le coût provincial par agent si celui passe 75 % de son temps à des questions provinciales.

4. Le coût par agent en 1982-1983 comprend les frais non renouvelables, les frais de démarrage et les frais pour heures supplémentaires découlant des étapes du programme d'extension qui ont été appliquées au cours de la présente année financière. Ces frais ne se produiraient pas au cours d'une année normale de fonctionnement.

5. Coût approximatif en dollars de 1982-1983.

TABLEAU II

COÛT DE L'ÉLARGISSEMENT DE LA PATROUILLE ROUTIÈRE DU NOUVEAU-BRUNSWICK PAR RAPPORT AUX ÉCONOMIES RÉALISÉES GRÂCE À LA RÉDUCTION DE L'EFFECTIF DE LA GRC

Année[1] financière	Services à contrat	Coût de la PRNB[2] ($)	Réduction de l'effectif de la GRC[3] (Économies) ($)	Coût net (Économies)($)
1982-1983	57 %	1 750 500[4]	594 000	1 156 500
1983-1984	58 %	2 550 700	1 300 824	1 249 876
1984-1985	59 %	4 147 200	2 787 750	1 359 450
1985-1986	60 %	4 795 200	3 402 000	1 393 200
1990-1991	70 %	4 795 200	3 969 000	826 200

1. Coût exprimé en dollars de 1982-1983.

2. L'année 1983-1984 sert d'année de référence pour les coûts projetés de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick puisque le budget de 1983-1984 établit les coûts selon un effectif plus grand de 59 agents en uniforme. De plus, les chiffres pour 1983-1984 ont été calculés d'après un budget détaillé préparé selon l'établissement du coût par unité. Le coût par agent pour 1982-1983 ne montre pas réellement le coût auquel il faudrait s'attendre pour les années suivantes puisqu'il comprend les frais non renouvelables, les frais de démarrage et les frais pour heures supplémentaires découlant des étapes du programme d'extension qui ont été appliquées au cours de l'année financière.

3. L'année 1982-1983 sert d'année de référence pour les coûts projetés de la GRC. Les chiffres ont été établis d'après des renseignements fournis par la Direction centrale du budget et de la comptabilité de la GRC, à Ottawa.

4. Les coûts associés à l'élargissement de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick de Sussex à la frontière de la Nouvelle-Écosse ont été radiés.

TABLEAU III

COÛT DES SERVICES DE MAINTIEN DE L'ORDRE DANS LA PROVINCE[1]

Année financière	Activités de la GRC et de la PRNB combinées			Activités de la GRC avant la réduction de l'effectif	
	Coût des services à contrat de la GRC avec la réduction[2] ($)	Coût de la PRNB ($)	Coût des services de maintien de l'ordre (GRC et PRNB) ($)	Coût des services de maintien de l'ordre (GRC seulement) ($)	Services à contrat %
1982-1983	12 906 000	1 750 000	14 656 500	13 500 000[3]	57 %
1983-1984	12 199 176	2 550 700	14 749 876	13 736 841	58 %
1984-1985	10 712 250	4 147 200	14 859 540	13 973 683	59 %
1985-1986	10 098 000	4 795 200	14 893 200	14 210 526	60 %
1990-1991	11 781 000	4 795 200	16 576 200	16 578 947	70 %

1. Chiffre exprimé en dollars de 1982-1983.

2. Réductions de l'effectif provincial de la GRC suite à l'augmentation de l'effectif de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick: de quatorze en 1983-1984, de trente-sept en 1984-1985 et de quinze en 1985-1986.

3. Coût des services à contrat de la GRC sans la réduction de l'effectif de 1981-1982 qui comprenait 359 membres réguliers.

TABLEAU IV

RECETTES DE LA PATROUILLE ROUTIÈRE DU NOUVEAU-BRUNSWICK[1]

Année financière	Loi sur les véhicules à moteur Loi sur les transports routiers Loi sur les motoneiges	Loi sur la réglementation des alcools	Code criminel	Total
1979-1980	185 147			185 147
1980-1981	267 253	5 050	550[2]	272 853
1981-1982	394 681	8 600	39 650	442 931
1982-1983[3]	345 148	14 175	105 254	464 577

1. Les peines et amendes volontaires perçues soit par la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick, soit par les tribunaux à la suite de l'intervention de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick.

2. La Patrouille routière du Nouveau-Brunswick a commencé à appliquer des dispositions du Code criminel en juillet 1981.

3. Chiffres estimatifs.

Annexe "D"

material relevant to this motion was read up to page 20, at which time I could not continue. I will not abuse the rules of the House or attempt to embarrass the Speaker by repeating what has already been said.

Documents Tabled

I would like to lay upon the table of the House the first 20 pages of my remarks which were delivered and which contain the sum total of what I said on Thursday last, not just those extracts the hon. learned gentleman has seen fit to take out of those remarks.

Debate on Motion

Mr. Speaker, in looking at the notice of motion, I am directed to the fifth preamble which says:

> "AND WHEREAS the hiring and posting of police officers must be done in a manner that instills public confidence in the independence and integrity of the administration of justice;"

I wish to assure all members that I too have a concern with the possibility that a police agency in this province might be, or might appear to be, the subject of party political hiring tests or direction. I share this apprehension and am cognizant of the potential abuses which could arise from such a situation. I do believe that a fundamental value and advantage of the policing service of the RCMP is the fact that we are all assured that that organization is beyond party political interference or direction. I am sure that the attorneys general of all other provinces in our country are aware of this value and endeavour to ensure that the same standards apply to

Chambre et j'ai lu la plupart de mes observations à propos de la motion, jusqu'à la page 20, moment où j'ai dû m'arrêter. Je n'abuserai pas du Règlement de la Chambre et n'essaierai pas de gêner l'Orateur en me répétant.

Dépôt de documents

J'aimerais déposer sur le bureau de la Chambre les 20 premières pages de mon discours, pages que j'ai prononcées et qui comprennent mes propos de jeudi dernier, non pas seulement les passages que le distingué député a jugé bon de citer.

Débat sur la motion

En examinant l'avis de motion, monsieur l'Orateur, j'aperçois le cinquième préambule:

> ATTENDU que l'embauche et l'affectation des agents de police doivent se faire de façon à donner confiance à la population dans l'impartialité et l'intégrité de l'administration de la justice;

Je tiens à assurer à tous les députés que je m'inquiète moi aussi de la possibilité qu'un corps de police de la province soit ou paraisse être l'objet d'embauches ou d'interventions politiques. Je partage cette appréhension et je me rends compte des abus qui pourraient survenir. Je crois fermement qu'un mérite fondamental et un gros avantage des services de la GRC, c'est le fait que nous savons tous que cet organisme est au-dessus de l'ingérence ou de l'intervention des partis politiques. Je suis sûr que les procureurs généraux de toutes les autres provinces du pays reconnaissent cette qualité importante et essaient de s'assurer que le même

other policing agencies. Because of this factor, I concluded some time ago that specific steps should be taken to ensure the total exclusion of any political consideration in the hiring of the New Brunswick Highway Patrol. To that end, I have recently arranged for the establishment of a selection board to review applications for employment with the Highway Patrol to assure that these applications are considered solely from the point of view of merit and ability.

It has already been indicated that there are at the present time five vacancies in the Highway Patrol which will be filled during the months of April and May. In response to public advertisement of these vacancies, we have received in excess of 200 applications and inquiries. The applications were reviewed by the Civil Service Commission to determine which applicants have the necessary qualifications. As a result of that process, it has been determined that 25 applicants have the basic requirements for the positions.

With the agreement of the Civil Service Commission, a selection board has been constituted consisting of the Chief of the Highway Patrol, a nominee of the New Brunswick Police Commission and a nominee of the New Brunswick Association of Chiefs of Police. The applicants will be interviewed by the selection board and that board will determine which of the applicants is qualified for appointment. An eligibility list will then be prepared by the Civil Service Commission, based on the selection board's advice. This eligibility list will rank each of the applicants in the order in which the selection board considers the applicants to be best suited for the job.

étalon s'applique aux autres corps de police. De ce fait, j'ai conclu il y a un certain temps qu'il faudrait prendre des mesures précises pour s'assurer que l'embauche de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick se fasse sans aucune considération d'ordre politique. Par conséquent, j'ai récemment prévu la création d'un conseil de sélection pour étudier les demandes d'emploi dans la Patrouille routière afin de s'assurer qu'elles soient étudiées du seul point de vue du mérite et des compétences.

On a déjà annoncé qu'il existe actuellement cinq postes vacants qui seront remplis au cours des mois d'avril et de mai. Nous avons reçu plus de 200 demandes à la suite de l'avis de concours. La Commission de la Fonction publique les a étudiées afin de déterminer quels candidats ont les compétences nécessaires. On a ainsi décidé que 25 candidats répondaient aux critères de base.

Avec l'autorisation de la Commission de la Fonction publique, un comité de sélection comprenant le chef de la Patrouille routière, un représentant de la Commission de police du Nouveau-Brunswick et un représentant de l'Association des chefs de police du Nouveau-Brunswick, a été formé. Les candidats seront interviewés par le comité de sélection, qui déterminera lesquels sont qualifiés pour le poste. Une liste d'admissibilité sera alors préparée par la Commission de la Fonction publique d'après les recommandations du comité de sélection. Cette liste d'admissibilité classera chaque candidat dans l'ordre selon lequel le comité de sélection le considère apte à remplir le poste.

I have given my undertaking that appointments to the Highway Patrol will be made in the order in which the names appear on the list prepared by the selection board and forwarded to the deputy minister by the Civil Service Commission. This process may be distinguished from the normal position in which the department may select any person from the eligibility list regardless of what order the name appears on that list. In the event that an individual declines the job offered to him with the Highway Patrol, the next name on the list will be selected.

I believe that through a process of employing a completely objective selection board and by accepting the recommendations of the Civil Service Commission, we will be assured that individuals appointed to the New Brunswick Highway Patrol will be of high calibre, and that the appointments will be based on the ability and merits of the individual without regard to any other consideration.

Mr. Speaker, the general tenor of the motion suggests that I and the government have no faith in the Royal Canadian Mounted Police. The remarks of the hon. gentleman certainly suggest that it is my intention to get rid of the Royal Canadian Mounted Police. I would like, for the umpteenth time, to try to set that fear to rest. I have the highest regard for the efficiency of the Royal Canadian Mounted Police, for the members thereof, and for the force as a force. There is no intention on my part or on the part of the government of New Brunswick, nor have there ever been any discussions within the Executive Council about getting rid of the Royal Canadian Mounted Police in this province.

Together with the oft-repeated suggestion that it is my intention to

J'ai promis que les nominations à la Patrouille routière suivraient l'ordre de la liste préparée par le comité de sélection et envoyée au sous-ministre par la Commission de la Fonction publique. Cette approche ne correspond peut-être pas à la pratique habituelle selon laquelle le ministère peut choisir n'importe quelle personne sur la liste d'admissibilité sans tenir compte de l'ordre dans lequel les noms apparaissent sur cette liste. Au cas où une personne décline l'emploi qui lui est offert au sein de la Patrouille routière, le nom suivant sur la liste sera choisi.

Je crois qu'en passant par un comité de sélection tout à fait objectif et en acceptant les recommandations de la Commission de la Fonction publique, nous aurons l'assurance que les personnes nommées à un poste au sein de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick seront très compétentes et que les nominations seront basées uniquement sur les qualités et le mérite.

Monsieur l'Orateur, le sens général de la motion semble indiquer que le gouvernement et moi n'avons pas confiance en la Gendarmerie royale du Canada. Les commentaires du député laissent certainement croire que j'ai l'intention de me débarrasser de la Gendarmerie royale du Canada. J'aimerais, pour la nième fois, essayer d'apaiser cette crainte. J'apprécie au plus haut point la compétence de la Gendarmerie royale du Canada, ses membres, et ce corps policier en tant que tel. Il n'est de l'intention ni du gouvernement du Nouveau-Brunswick, ni de moi-même, et il n'en a jamais été question au sein du Conseil exécutif, de se débarrasser de la Gendarmerie royale dans la province.

On a répété maintes et maintes fois que j'avais l'intention de créer

establish a provincial police force and consequently abolish the use of the Mounted Police in this province, there is an innuendo that I do not appreciate the nature and the quality of the Royal Canadian Mounted Police. I would like to advise you, Mr. Speaker, and this House that I have had a long association with the Mounted Police, both professionally and otherwise. I well remember on many occasions attending the barracks in Saint John prior to World War II when Staff Sergeant Bill Williams was the NCO in charge, and that wasn't yesterday. The barracks in those days were on Charlotte Street. I remember when they moved to Chipman Hill and subsequently to Douglas Avenue. I remember in 1938 or possibly 1939 accompanying Don Carrol, who then was a constable, and subsequently Company Sergeant Major in the Halifax division, when he took an RCMP boat down to Campobello.

I should point out that during the Second World War, the First Canadian Provost Company was made up of members of the RCM Police exclusively, and when I was stationed in North Africa the Assistant Provost Martial was an ex-Mounted Policeman. During my service in Italy I was in contact on occasion with provost officers - and I would like to say that those were proper contacts, I wasn't under charge - and many of those were ex-Mounted Policemen. Also, during my university days, some of my classmates were ex-Mounted Policemen.

un corps de police provincial et d'abolir par conséquent les services de la GRC dans la province. En même temps, on semble insinuer que je n'apprécie pas la nature et la qualité générales de la Gendarmerie royale du Canada. Je voudrais vous dire, à vous-même et à la Chambre, monsieur l'Orateur, que j'ai des relations avec la GRC depuis longtemps, à la fois sur le plan professionnel et sur les autres. Je me rappelle très bien être allé maintes et maintes fois aux casernes de Saint-Jean avant la Seconde Guerre mondiale lorsque le sergent d'état-major Bill Williams était sous-officier responsable, et cela ne date pas d'hier. Les casernes, en ce temps-là, étaient situées dans la rue Charlotte. Je me souviens lorsqu'elles ont été déménagées dans Chipman Hill et dans l'avenue Douglas par la suite. Je me souviens d'avoir accompagné en 1938 ou 1939 Don Carrol, alors gendarme, et par la suite sergent major de compagnie au sein de la division d'Halifax, lorsqu'il a amené un bateau de la GRC à Campobello.

Je devrais préciser que pendant la Seconde Guerre mondiale, la première compagnie de prévôté canadienne était composée exclusivement de membres de la GRC, et lorsque j'étais posté en Afrique du Nord, le prévôt adjoint était un ancien membre de la GRC. Pendant mon service en Italie j'ai été à quelques reprises en contact avec des prévôts -- et je voudrais dire que ce furent de bons contacts, je n'étais pas poursuivi par la justice -- et plusieurs d'entre eux étaient des anciens membres de la GRC. De même, pendant mes années universitaires, quelques-uns de mes compagnons de classe étaient des anciens membres de la GRC.

Mr. Speaker, when my brother was drowned in the St. John River in 1936 it was a Royal Canadian Mounted Police officer who grasped a crowbar and dove to the bottom of the river in an attempt to find his body, and it was a Mounted Policeman who subsequently did find his body.

For the period of almost 20 years that I was in active practice of law, I had close associations with the Mounted Police, both from the prosecution side and the defense side. Since assuming the office of Attorney General, I have worked very closely with the Mounted Police on many different subjects and levels.

I believe, Mr. Speaker, that I have as good an appreciation of the Mounted Police as any member of the Legislature, and this takes into account those ex-members amongst our number. If games are being played by members opposite, may I say that this is too serious a matter for political gamesmanship and I think it is time for them to show some sense of responsibility.

Mr. Speaker, the hon. and learned gentleman made some to-do about what would happen, in certain given circumstances, along that area of highway patrolled by the Highway Patrol. I have said before and I will say again - and I am certain that as a practicing barrister he is well aware of this - these people are peace officers and I am certain the hon. and learned gentleman knows the duties of a peace officer.

He says no other jurisdiction is going this route; he has checked and found they have rejected out of hand a provincial police force. I don't doubt that in the least, and I reject out of hand a provincial police force as well. I can tell the hon. gentleman and members of this House that there are other jurisdictions with whom we have been in contact as late

Monsieur l'Orateur, lorsque mon frère s'est noyé dans le fleuve Saint-Jean en 1936, c'est un membre de la GRC qui a saisi un levier et plongé au fond du fleuve pour essayer de retrouver son corps et c'est un membre de la GRC qui l'a trouvé par la suite.

Pendant mes 20 années ou presque d'exercice, j'ai eu des relations étroites avec la GRC, à la fois comme avocat de la Couronne et comme avocat de la défense. Depuis que j'occupe le poste de procureur général, j'ai travaillé en étroite collaboration avec la GRC sur de nombreux sujets et à de nombreux niveaux.

Je crois, monsieur l'Orateur, que j'apprécie autant la GRC que n'importe quel autre député de la Chambre, y compris les anciens membres qui se trouvent parmi nous. Si les députés d'en face s'adonnent à de petits jeux, permettez-moi de dire que c'est une question trop sérieuse pour des jeux politiques et je pense qu'il est temps qu'ils fassent preuve d'un peu de responsabilité.

Monsieur l'Orateur, l'honorable et éminent député se demande ce qui arriverait, dans certains cas, dans le territoire couvert par la Patrouille routière. Je l'ai déjà dit et je le dirai encore une fois -- et je suis certain qu'exerçant lui-même le droit, il est bien au courant -- ce sont des agents de la paix et je suis certain que le député connaît les fonctions d'un agent de la paix.

Il dit qu'aucun autre gouvernement ne va dans cette direction; il a vérifié et découvert qu'ils ont rejeté du revers de la main l'idée d'un corps de police provincial. Je n'en doute pas du tout et je rejette moi aussi du revers de la main un corps de police provincial. Je peux dire au député et à mes autres collègues de la Chambre que d'autres

as this week that are extremely interested in what we are doing, why we are doing it, how we are doing it and what the results are. I cannot accept the premise put forward by the hon. and learned gentleman that New Brunswick should never do anything first, that we should always wait for somebody else to do it. And that is what he said: "Why do we have to be first? Why do we have to do it?"

I was interested, Mr. Speaker, to hear the hon. and learned gentleman speak of CHiPs. I have been in touch with Glen Craig, Commissioner of the California Highway Patrol, and I have discussed with him matters of a common nature. I told him I didn't think I could compare a 26-man patrol in New Brunswick with the 6000-man patrol in California, but when I told him what our people will be doing and the area of road, he told me that in the state of California, not on the great freeways but up in the mountains, they had about the same number of men covering about the same length of highway and doing much the same type of work. Mr. Speaker, I know Commissioner Craig quite well, and if the hon. gentlemen of this House would like, I would be only too pleased to invite him here and he could talk to them.

Mr. Speaker, I will take up no more time of the House. I am sorry to say that in my view, the motion proposed by the hon. gentleman is not really asking us to renew the Mounted Police contract; rather, it is a condemnation of the Highway Patrol. As I said earlier, I believe the hon. and learned gentleman in essence

gouvernements avec lesquels nous sommes entrés en contact cette semaine encore sont très intéressés à ce que nous faisons, aux raisons pour lesquelles nous le faisons, à la façon dont nous le faisons et aux résultats. Je ne peux pas accepter le principe que l'honorable et distingué député a avancé selon lequel le Nouveau-Brunswick ne devrait jamais rien faire en premier, mais toujours attendre que quelqu'un d'autre le fasse. Et c'est ce qu'il a dit: "Pourquoi faut-il que nous soyons les premiers? Pourquoi faut-il le faire?"

J'étais intéressé, monsieur l'Orateur, d'entendre le député parler de CHiPS. Je suis entré en contact avec Glen Craig, commissaire de la patrouille routière de la Californie, et j'ai discuté avec lui de questions d'intérêt commun. Je lui ai dit que je ne pensais pas pouvoir comparer une patrouille de 26 hommes au Nouveau-Brunswick avec une patrouille de 6000 hommes en Californie, mais lorsque je lui ai décrit les fonctions de nos agents et le territoire qu'ils couvriraient, il m'a dit que dans l'État de Californie, non pas sur les grandes autoroutes, mais dans les montagnes, à peu près le même nombre d'hommes couvrent à peu près les mêmes distances et effectuent à peu près le même type de travail. Monsieur l'Orateur, je connais très bien le commissaire Craig et si les députés le désirent, je serais très heureux de l'inviter ici pour leur parler.

Monsieur l'Orateur, je ne prendrai pas davantage le temps de la Chambre. Je suis désolé de dire qu'à mon avis la motion proposée par le député ne nous demande pas vraiment de renouveler le contrat de la GRC; elle constitue plutôt une condamnation de la Patrouille routière. Comme je l'ai dit plus tôt, je crois que

discredited his own motion. I told him privately beforehand that we would support this motion, and we do so for a very simple reason: we intend to enter into a contract with the Royal Canadian Mounted Police for a continuation of service.

Thank you, Mr. Speaker.

Mr. ROUSSEL: Mr. Speaker, I rise now to say that as the seconder of this motion, I am very surprised and disappointed at the remarks made by the Hon. Minister of Justice. First, I would like to say that in my experience in this House I have never seen this happen before but there is always something new and somewhere along the way, precedents are established.

The hon. minister tabled 20 pages of his speech. I have a document here that contains 26 pages and the heading is exactly the same, but after the hon. minister rose, he skipped one or two pages and finished off about his experience with former members of the RCMP and a trip to Campobello. I think there must have been more than one Mounted Policeman along, unless the Hon. Minister of Justice was acting as an engineer, pilot or navigator.

Hon. Mr. LOGAN: On a point of order, Mr. Speaker, it was not that kind of boat.

Mr. ROUSSEL: I know what kind of boat it was, Mr. Speaker.

I take strong exception to the minister's remarks in his speech. At the outset he said: "I am continuously amazed at the misconceptions the members of the media accept. They refuse to take as fact statements made by members of government." I am not trying to protect the media; they can do that themselves. The minister says

l'honorable et distingué député a surtout mis en doute sa propre motion. Je lui avais dit en privé au préalable que nous allions appuyer cette motion, et nous le faisons pour la simple raison que nous avons l'intention de reconduire notre contrat avec la Gendarmerie royale du Canada.

Merci, monsieur l'Orateur.

M. ROUSSEL: Monsieur l'Orateur, je prends la parole pour dire qu'en tant que second proposeur de cette motion, je suis très surpris et très déçu des commentaires faits par le ministre de la Justice. Premièrement, j'aimerais dire que c'est, à mon avis, la première fois que cela se produit à la Chambre, mais il y a toujours quelque chose de nouveau et parfois, en cours de route, des précédents sont créés.

Le ministre a déposé 20 pages de son discours. J'ai un document ici qui contient 26 pages et le titre est exactement le même, mais, après avoir pris la parole, le ministre a sauté une ou deux pages et terminé sur son expérience avec les anciens membres de la GRC et un voyage à Campobello. Je pense qu'il devait y avoir plus d'un membre de la GRC à bord à moins que le ministre de la Justice était ingénieur, pilote ou navigateur.

L'hon. M. LOGAN: En rappel au Règlement, monsieur l'Orateur, il ne s'agissait pas de ce genre de bateau.

M. ROUSSEL: Je sais de quel genre de bateau il s'agissait, monsieur l'Orateur.

Je suis très indigné par les remarques du ministre dans son discours. Au début, il disait: "Les malentendus véhiculés par les médias me surprennent continuellement. Ils refusent d'accepter la véracité des déclarations des membres du gouvernement." Je ne cherche pas à défendre les médias, ils peuvent le faire

Annexe "E"

17.8(1) A police force to be known as the New Brunswick Highway Patrol is hereby established.

17.8(2) The Lieutenant-Governor in Council may appoint a Chief of the New Brunswick Highway Patrol who shall be responsible to the Minister.

17.8(3) The Chief of the New Brunswick Highway Patrol is the chief executive officer of the police force and shall have all necessary powers to direct the police force in carrying out its duties and responsibilities.

17.8(4) There may be appointed in accordance with the *Civil Service Act*, as modified by this section, members of the New Brunswick Highway Patrol, and any person so appointed shall be deemed to have been appointed as a police officer under this Act.

17.8(5) There shall be an eligibility board composed of

(a) the Chief of the New Brunswick Highway Patrol, as chairman,

(b) a person appointed by the New Brunswick Association of Chiefs of Police, and

(c) a person appointed by the New Brunswick Police Commission,

whose function shall be to examine applicants for appointment as members of the New Brunswick Highway Patrol, other than as Chief, and to determine their suitability for such an appointment.

17.8(6) The eligibility board established under subsection (5)

(a) shall be the board of examiners for purposes of section 11 of the *Civil Service Act*, and

(b) shall perform the functions of the Civil Service Commission prescribed in section 13 and subsections 14(1) and 16(4) of the *Civil Service Act*,

with respect to the appointment of persons as members of the New Brunswick Highway Patrol, other than as Chief.

17.8(1) Est créé par les présentes, un corps de police connu sous le nom de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick.

17.8(2) Le lieutenant-gouverneur du conseil peut nommer un chef de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick qui est responsable devant le Ministre.

17.8(3) Le chef de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick est le premier dirigeant du corps de police et est investi de tous les pouvoirs nécessaires pour diriger celui-ci dans l'exercice de ses fonctions et attributions.

17.8(4) Il peut être nommé conformément à la *Loi sur la Fonction publique*, telle que modifiée par le présent article, des membres de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick et toute personne ainsi nommée est censée avoir été nommée à titre d'agent de police en vertu de la présente loi.

17.8(5) Il est constitué un comité d'admissibilité dont la fonction consiste à examiner les candidats et à évaluer leur aptitude au poste de membre de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick, à l'exclusion du poste de chef, composé

a) du chef de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick, en qualité de président,

b) d'une personne nommée par l'Association des chefs de police du Nouveau-Brunswick, et

c) d'une personne nommée par la Commission de police du Nouveau-Brunswick.

17.8(6) Le comité d'admissibilité constitué en vertu du paragraphe (5)

a) est le jury d'examen aux fins de l'article 11 de la *Loi sur la Fonction publique*, et

b) exerce les fonctions de la Commission de la Fonction publique prévues à l'article 13 et aux paragraphes 14(1) et 16(4) de la *Loi sur la Fonction publique*.

à l'égard de la nomination des personnes à titre de membre, à l'exclusion du poste de chef de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick.

17.8(7) Notwithstanding subsection 14(1) of the *Civil Service Act*, the Deputy Attorney General shall select qualified applicants for appointment in order of merit, unless in his opinion an applicant is unsuitable for appointment, in which case he shall refer the matter back to the eligibility board for review prior to making the appointment.

17.8(8) The Deputy Attorney General may designate as a member of the New Brunswick Highway Patrol a person who was the object of a designation under subsection 15(1) of the *Motor Vehicle Act* that remains valid and subsisting at the time of

(a) the coming into force of this subsection, and

(b) the designation authorized by this subsection,

and who, at the coming into force of this subsection, was actively engaged in highway law enforcement under the direction of the Minister, and any person so designated shall be deemed to have been appointed a member of the New Brunswick Highway Patrol and a police officer under this Act.

17.8(9) A person designated under subsection (8) shall subscribe to the oath of office prescribed for purposes of paragraph 15(b) before a judge of the Provincial Court before assuming his responsibilities as a member of the New Brunswick Highway Patrol. 1981, c.59, s.14.

17.9(1) The Chief of the New Brunswick Highway Patrol may appoint to the police force auxiliary police officers but shall not appoint auxiliary police officers

(a) to perform on a regular basis the work that would otherwise be performed by a member of the New Brunswick Highway Patrol, or

(b) to perform the work of a member of the New Brunswick Highway Patrol during a lawful strike or lock-out.

17.9(2) An auxiliary police officer shall act only when accompanied by or under the supervision of a police officer or a member of the Royal Canadian Mounted Police and when so acting is charged with the responsibilities and has the powers and immunities of a police officer.

17.9(3) A member of the New Brunswick Highway Patrol, and an auxiliary police officer appointed under subsection (1), shall be deemed, in respect of any tort committed in the performance or purported performance of his responsibilities under section 12, to be an agent of the Crown for purposes of the *Proceedings Against the Crown Act*. 1981, c.59, s.14.

17.8(7) Nonobstant le paragraphe 14(1) de la *Loi sur la Fonction publique*, le procureur général adjoint choisit par ordre de mérite les candidats qualifiés pour la nomination, à moins qu'à son avis, un candidat ne convienne pas pour la nomination, auquel cas il doit renvoyer la question devant le comité d'admissibilité pour révision avant d'effectuer la nomination.

17.8(8) Le procureur général adjoint peut désigner comme membre de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick une personne qui était l'objet d'une nomination conforme au paragraphe 15(1) de la *Loi sur les véhicules à moteur*, et valide et actuelle au moment de

a) l'entrée en vigueur du présent paragraphe, et

b) autorisée par le présent paragraphe,

et qui s'occupait effectivement de l'exécution des lois routières sous la direction du Ministre au moment de l'entrée en vigueur du présent paragraphe; et toute personne ainsi désignée est réputée avoir été nommée membre de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick et agent de police en vertu de la présente loi.

17.8(9) Une personne désignée en vertu du paragraphe (8) doit prêter le serment d'entrée en fonction prescrit aux fins de l'alinéa 15b) devant un juge de la Cour provinciale, avant d'assumer ses responsabilités à titre de membre de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick. 1981, c.59, art.14.

17.9(1) Le chef de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick peut nommer au corps de police des agents de police auxiliaires, sauf si la nomination les destine seulement

a) à exercer les fonctions qui seraient normalement exercées par un membre de la Patrouille exercées du Nouveau-Brunswick, ou

b) à exercer les fonctions des membres de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick au cours d'une grève ou d'un lock-out légal.

17.9(2) Un agent de police auxiliaire ne peut exercer ses fonctions que lorsqu'il est accompagné ou sous le contrôle d'un agent de police ou d'un membre de la Gendarmerie royale du Canada; il a toutefois, lorsqu'il agit ainsi les mêmes attributions, pouvoirs et immunités qu'un agent de police.

17.9(3) Un membre de la Patrouille routière du Nouveau-Brunswick et un agent de police auxiliaire nommé en application du paragraphe (1) sont réputés être des représentants de la Couronne aux fins de la *Loi sur les procédures contre la Couronne*, à l'égard de tout délit civil commis dans l'exercice ou l'exercice présumé de leurs fonctions conformément à l'article 12. 1981, c.59, art.14.

REGULATION 80-60

under the

POLICE ACT

Filed May 29, 1980

Under section 20 of the *Police Act*, the New Brunswick Police Commission makes the following regulation:

Under section 20 of the *Police Act*, the Minister of Justice approves the following regulation:

Appointment of members of a police force

1 To qualify for appointment as a member of a police force a person shall

(a) have reached the full age of 19 years,

(b) be a Canadian citizen or a landed immigrant,

(c) subject to sections 2, 3, 4 and 5, be a graduate of the Police Technology Program at the Atlantic Police Academy, or a graduate of a comparable training course offered at a police training institute approved by the Commission,

(d) not have been convicted of an offence under the *Criminal Code* (Canada), as amended from time to time, the *Narcotic Control Act* (Canada), as amended from time to time, or the *Food and Drug Act* (Canada) as amended from time to time, or if convicted shall have received a pardon, and

(e) be of good character and habits.

2 Notwithstanding paragraph 1(c), a person may be appointed as a police officer if he has a minimum of three years satisfactory full time service as a member of any police force in Canada and if such period of service was terminated not more than two years prior to the date of the appointment.

RÈGLEMENT 80-60

établi en vertu de la

LOI SUR LA POLICE

Déposé le 29 mai 1980

En vertu de l'article 20 de la *Loi sur la police*, la Commission de police du Nouveau-Brunswick établit le réglement suivant:

En vertu de l'article 20 de la *Loi sur la police*, le ministre de la Justice approuve le règlement suivant:

Nomination des membres d'un corps de police

1 Seules peuvent être nommées agents de police les personnes qui:

a) ont 19 ans révolus,

b) sont citoyens canadiens ou immigrants reçus,

c) sous réserve des articles 2, 3, 4 et 5, sont diplômées de l'Atlantic Police Academy après y avoir suivi le cours intitulé Police Technology Program ou diplômées d'une autre école de police approuvée par la Commission et dispensant un cours semblable.

d) n'ont pas été déclarées coupables d'une infraction au *Code Criminel* (Canada), à la *Loi sur les stupéfiants* (Canada) ou à la *Loi des aliments et drogues*, (Canada) tels qu'ils sont modifiés à l'occasion, ou si elles ont été déclarées coupables, elles ont obtenu un pardon, et

e) ont une bonne réputation et de bonnes moeurs.

2 Nonobstant l'alinéa 1c), une personne peut être nommée agent de police si elle a servi à plein temps de façon satisfaisante durant trois ans au moins comme membre d'un corps de police au Canada et si cette période de service s'est achevée au plus deux ans avant la date de la nomination.

3 Notwithstanding paragraph 1(c), a person may be appointed as a police officer if he has been a member of the Canadian Forces, has graduated from the Canadian Military Police School and has a minimum of three years satisfactory full time service as a member of the Canadian Military Police, if such period of service was terminated not more than two years prior to the date of the appointment.

4 Notwithstanding paragraph 1(c), a cadet undergoing training while registered at an institution referred to in paragraph 1(c) may undergo job training not exceeding four months on a police force.

5 Notwithstanding paragraph 1(c), a student may be employed by a police force for a period of service not exceeding four months in any twelve month period.

3 Nonobstant l'alinéa 1c), une personne peut être nommée agent de police si elle a été membre des forces canadiennes, est diplomée de l'École de la police militaire du Canada et a servi de façon satisfaisante pendant trois ans au moins à plein temps en tant que membre de la police militaire canadienne, si cette période de service s'est achevée au plus deux ans avant la date de la nomination.

4 Nonobstant l'alinéa 1c), un cadet effectuant un entraînement pendant qu'il est inscrit dans une institution visée à l'alinéa 1c) peut effectuer un entraînement professionnel ne dépassant pas quatre mois dans un corps de police.

5 Nonobstant l'alinéa 1c), un étudiant peut être employé dans un corps de police pendant une période de service de quatre mois au plus dans toute période de douze mois.

POOR

QUALITY

ORIGINAL